q385
P838e

REPUBLICA PORTUGUESA

Ministério das Colónias

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição — Caminhos de Ferro e Portos

Estatística

DOS

Caminhos de Ferro

DAS

Colónias Portuguesas

DE

1888 a 1911

Documentos principais e gráficos

1913

TYP. A VAPOR DE EDUARDO ROSA

29, Rua da Magdalena, 31

LISBOA

REPUBLICA PORTUGUESA

Ministério das Colónias

Direcção Geral das Colónias

4.ª Repartição — Caminhos de Ferro e Portos

Estatística

DOS

Caminhos de Ferro

DAS

Colónias Portuguesas

DE

1888 a 1911

Documentos principais e gráficos

1913

TYP. A VAPOR DE EDUARDO ROSA

29, Rua da Magdalena, 31

LISBOA

315
5 P12-2

Índice

I

II

III

IV

I

Desenvolvimento

DOS

Caminhos de Ferro das Colónias Portuguesas

DE

1888 a 1911

Desenvolvimento dos caminhos de ferro das colónias portuguesas de 1888 a 1911

Anos	Linhas férreas em exploração no fim de cada ano									
	Via de 1m,067		Via de 1 metro		Via de 0m,75		Via de 0m,60		Total	
	Número de linhas	Quilómetros em exploração	Número de linhas	Quilómetros em exploração	Número de linhas	Quilómetros em exploração	Número de linhas	Quilómetros em exploração	Número de linhas	Quilómetros em exploração
1888 *(a)*	..	..	1	82	..	..	..	..	1	82
1889	1	68	2	142	..	..	..	..	3	210
1890	1	89	2	222	..	..	..	..	3	311
1891	1	89	2	262	..	..	..	..	3	351
1892	1	89	2	310	..	..	..	..	3	399
1893	1	89	2	342	..	..	..	..	3	431
1894	2	129	2	369	..	..	..	..	4	498
1895	2	171	2	382	..	..	..	..	4	553
1896	2	276	2	390	..	..	..	..	4	666
1897	2	353	2	390	..	..	..	..	4	743
1898	2	428	2	403	..	..	..	..	4	831
1899	2	428	2	446	..	..	..	..	4	874
1900	2	428	2	446	..	..	..	..	4	874
1901	2	428	2	446	..	..	..	..	4	874
1902	2	428	2	446	..	..	..	..	4	874
1903	2	428	2	446	..	..	1	27,5	5	901,5
1904	2	428	2	446	..	..	1	27,5	5	901,5
1905 *(b)*	2	428	2	446	..	..	1	27,5	5	901,5
1906 *(c)*	2	428	2	446	..	..	1	27,5	5	901,5
1907 *(d)*	2	428	3	531	..	..	2	100,5	7	1:059,5
1908	4	674	3	531	..	..	2	134,5	9	1:339,5
1909	4	679	3	586	..	..	2	134,5	9	1:399,5
1910	4	802	3	586	1	16	2	174,5	10	1:578,5
1911	4	853	3	586	1	34	2	174,5	10	1:647,5

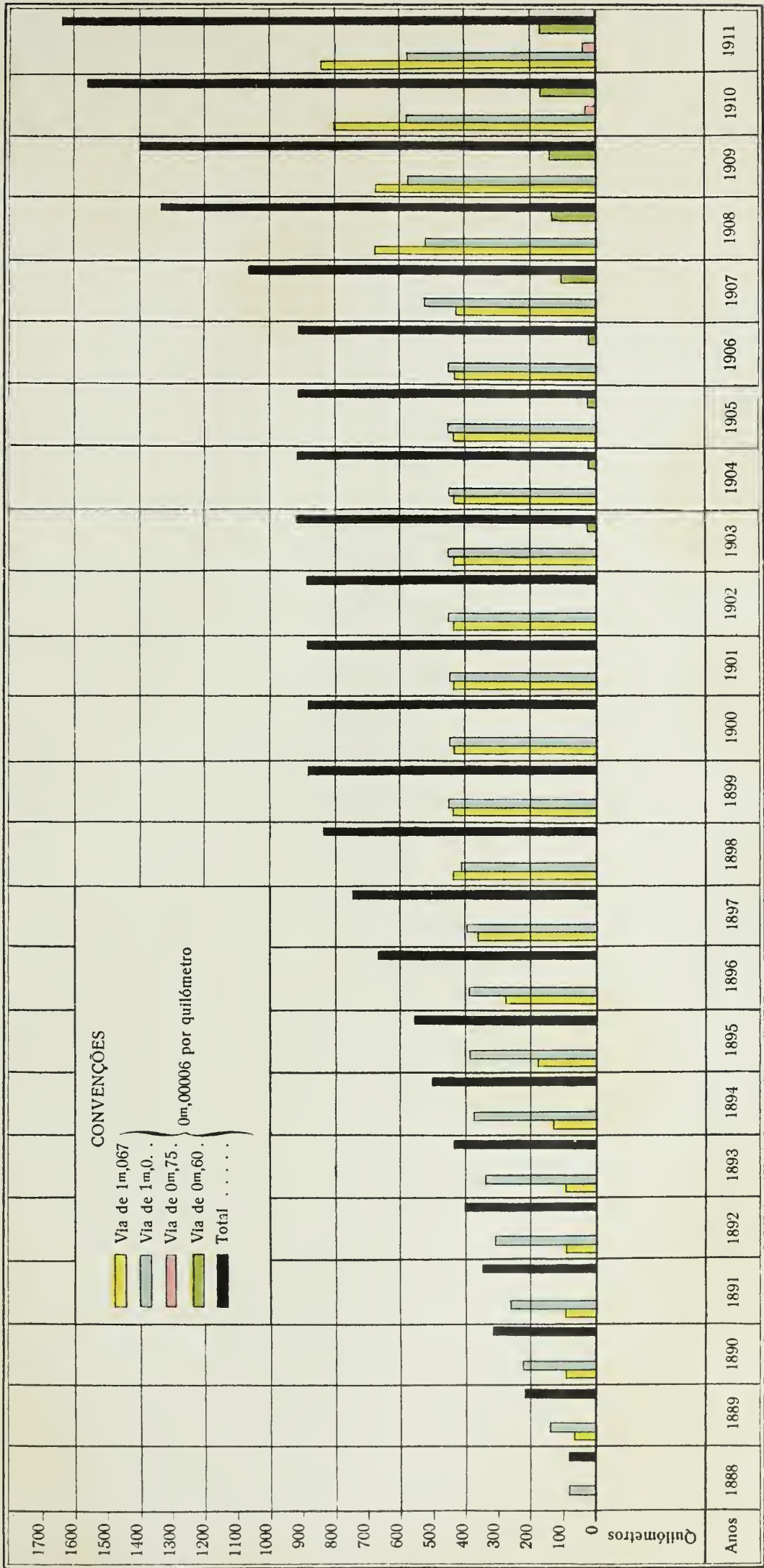
(a) Não está incluido neste ano o trôço da linha de Loanda na extensão de 60 quilómetros, que já estava concluido, porque só foi definitivamente aberto à exploração em Janeiro de 1889.

(b) Não está incluido o trôço da linha de Benguela na extenção de 13 quilómetros, porque, embora concluido neste ano, só no segundo semestre de 1908 foi definitivamente aberto à exploração.

(c) Não se incluiu neste ano o trôço da linha de Benguela na extensão de 36 quilómetros nem o da Suazilândia na de 49 quilómetros, porque embora concluidos, só definitivamente foram abertos à exploração, o primeiro no segundo semestre de 1908 e o segundo no princípio de 1908.

(d) Não se incluiu neste ano o trôço da linha de Benguella na extensão de 197 quilómetros, nem o da Suazilândia na do 49 quilómetros, porque embora concluidos, só em 1908 foram definitivamente abertos à exploração.

CAMINHOS DE FERRO DAS COLÓNIAS PORTUGUESAS

LINHAS EM EXPLORAÇÃO NO FIM DE CADA ANO

II

Estado

DOS

Caminhos de Ferro das Colónias Portuguesas

EM

31 de Dezembro de 1911

Esclarecimentos diversos e movimento do trafico

E

Resultados financeiros da exploração das linhas e portos de mar, testas de caminhos de ferro, de 1888 a 1911

Linhas e portos explorados pelo Estado

Caminho de Ferro de Lourenço Marques

AFRICA ORIENTAL

Provincia de Moçambique

Caminho de ferro de Lourenço Marques à fronteira (Ressano Garcia)

Lei orgânica — Decreto de 14 de Dezembro de 1883.

Largura da via — 1m,067.

Extensão da linha — 89 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 89.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilometricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Lourenço Marques	4,69			1 de Julho de 1889
Machava	29,58	10.	10.	
Matola	37,66	21.	11.	
Tenga	32,58	30,5	9,5	
Pessene	94,56	39.	8,5	
Moamba	113,56	53.	14.	
Movene	131,69	70.	17.	
Chanculo	111,11	75,35	5,35	1 de Março de 1890
Incomati	100,71	81.	5,65	
Ressano Garcia	120,10	89.	8.	

Caminho de Ferro

(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1889	34	363	1:047	1:619	3:029	1	3:853	4.966$59	41$43
1890	85	2:304	4:929	13:038	20:271	70	16:650	19.974$86	1.316$42
1891	89	2:768	6:164	27:632	36:564	72	28:057	25.135$48	1.167$74
1892	89	3:363	6:068	18:658	28:089	67	27:252	24.478$79	1.576$42
1893	89	3:556	5:622	23:753	32:931	137	52:281	29.679$87	2.545$40
1894	89	3:185	5:768	21:887	30:840	169	59:729	27.908$62	2.809$25
1895	89	5:244	7:318	21:222	33:784	350	95:056	35.542$38	5.123$41
1896	89	6:564	8:181	17:770	32:515	368	175:595	38.149$96	6.071$25
1897	89	8:485	12:396	28:186	49:067	387	189:583	53.513$10	8.889$95
1898	89	8:814	11:627	33:153	53:594	316	168:988	60.399$97	5.774$26
1899	89	9:825	20:711	50:867	81:403	405	174:428	120.000$76	6.370$38
1900	89	8:183	11:672	12:473	32:328	294	63:646	42.195$40	7.862$38
1901	89	4:229	9:616	7:751	21:596	623	134:031	25.909$95	12.161$91
1902	89	5:263	13:439	18:023	36:725	398	249:670	44.073$04	10.615$26
1903	89	6:901	15:508	50:636	73:045	393	453:904	76.646$12	11.170$64
1904	89	6:076	17:287	54:548	77:911	422	469:180	71.385$27	11.927$38
1905	89	6:492	20:259	58:361	85:112	334	499:968	76.006$57	10.995$30
1906	89	6:268	25:163	79:709	111:140	359	532:595	90.690$90	9.022$99
1907	89	5:754	20:748	97:179	123:681	363	434:251	86.995$13	8.648$96
1908	89	4:899	18:822	97:512	121:233	442	471:033	90.901$12	7.461$05
1909	89	8:497	20:002	97:381	125:880	395	637:899	94.684$28	16.702$96
1910	89	10:264	23:921	119:050	153:235	469	785:876	141.684$38	18.351$22
1911	89	8:215	21:321	133:934	163:470	555	600:707	165.431$29	17.041$11
Soma	1:988	135:512	307:589	1.084:342	1.527:443	7:389	6.324:232	1:446.353$83	183.647$07

(a) Não se indica a despesa feita neste ano, com este caminho de ferro, porque os mapas recebidos de Lourenço Marques, vieram incompletos, em razão da difi
As despesas da exploração feitas com este caminho de ferro e com o de Suazilândia foram de 797.054$75.

Observações — Esta linha foi começada a explorar por conta directa do Estado em Julho de 1889, numa extensão de 68
ração desde essa data os 89 quilómetros de via férrea.

de Lourenço Marques

1,m67)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto líquido	Rendimento quilométrico total	Rendimento quilómetrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
19.224$36	1.103$67	25.336$05	72.211$89	— 46.875$84	745$18	— 1.378$70	2.123$88	2,850
59.883$49	4.579$67	85.754$44	209.687$39	— 123.932$95	1.008$87	— 1.458$04	2.466$91	2,445
68.992$55	10.652$40	105.948$17	202.216$16	— 96.267$99	1.190$43	— 1.081$66	2.272$09	1,908
78.142$79	15.522$29	119.720$29	113.614$24	6.106$05	1.345$17	68$61	1.276$56	0,949
190.631$66	21.520$05	244.376$98	108.655$82	135.721$16	2.745$81	1.524$96	1.220$85	0,445
196.455$63	37.301$68	264.475$18	149.019$89	115.455$29	2.971$63	1.297$25	1.674$38	0,563
303.573$66	25.564$01	369.803$46	235.396$66	134.406$80	4.155$10	1.510$19	2.644$91	0,636
585.621$54	49.602$61	679.445$36	387.919$95	291.525$41	7.634$22	3.275$57	4.358$65	0,570
618.334$07	46.355$06	727.092$18	631.614$21	95.477$97	8.169$58	1.072$79	7.096$79	0,868
528.403$78	23.029$29	617.607$30	417.773$81	199.833$49	6.939$41	2.245$32	4.694$09	0,676
465.269$32	29.657$57	621.298$03	403.487$80	217.810$23	6.980$88	2.447$31	4.533$57	0,649
194.874$81	27.528$76	272.461$35	332.001$88	— 59.540$53	3.061$36	— 669$00	3.730$36	1,218
513.132$45	31.355$63	582.559$94	324.919$78	257.640$16	6.545$62	2.894$83	3.650$79	0,557
622.150$50	22.515$45	699.354$25	351.953$01	347.401$24	7.857$91	3.903$38	3.954$53	0,503
1:105.964$67	66.902$90	1:260.684$33	653.559$45	607.124$88	14.164$99	6.821$63	7.343$36	0,518
983.990$72	27.050$14	1:094.353$51	777.398$59	316.954$92	12.296$11	3.561$29	8.734$82	0,710
1:277.800$33	21[illegible]$32	1:385.925$52	732.000$00	653.925$52	15.572$20	7.347$48	8.224$72	0,528
1:142.719$47	22.975$56	1:265.408$92	711.276$31	554.132$61	14.218$08	6.226$21	7.991$87	0,562
975.815$48	20.242$85	1:091.702$42	687.872$88	403.829$54	12.266$32	4.537$41	7.728$91	0,631
1:053.159$31	21.006$39	1:172.527$87	689.324$86	483.203$01	13.174$47	5.429$25	7.745$22	0,587
1:328.295$57	25.659$39	1:465.342$20	707.302$72	758.039$48	16.464$52	8.517$30	7.947$22	0,482
1:630.278$06	34.566$81	1:824.880$47	887.677$97	937.202$50	20.504$27	10.530$36	9.973$91	0,486
1:308.738$03	27.070$82	1:518.281$25	(a) . .	. .	17.059$34	. .	. .	. .
15:251.452$25	612.886$32	17:494.339$47	. .	. .	. .	. .	. .	. .

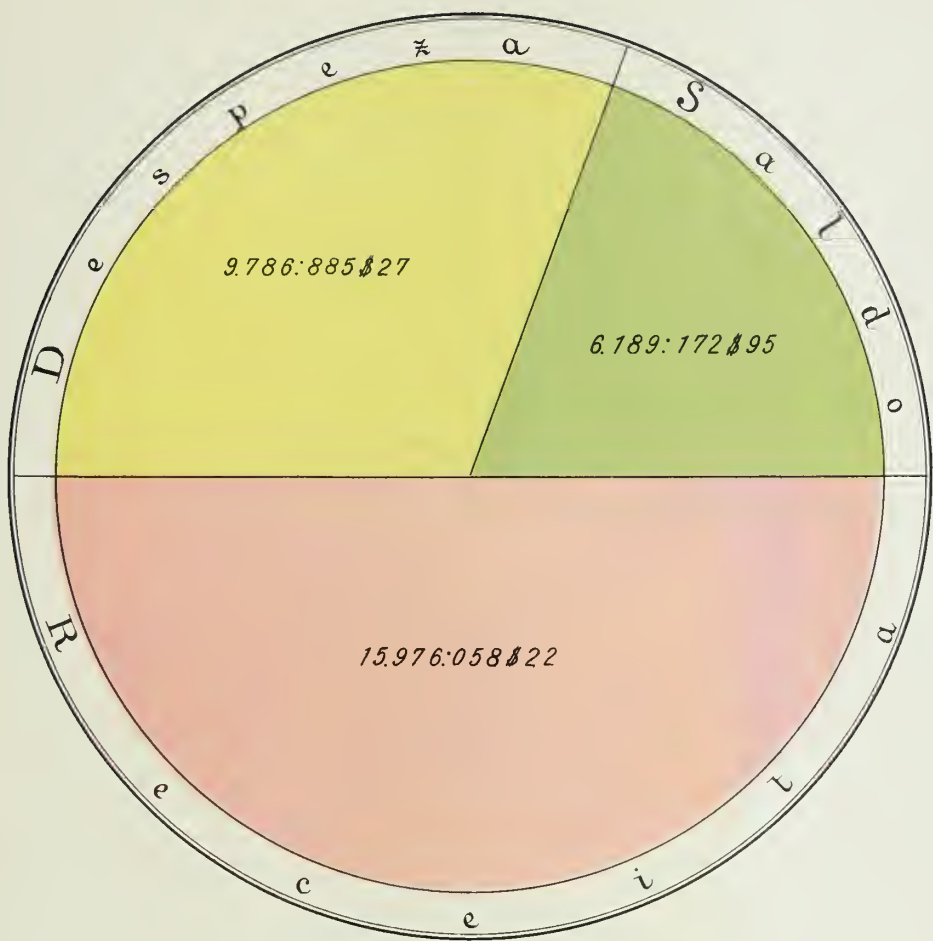
uldade que houve em obter discriminadas com precisão as despesas dos diversos serviços dos caminhos de ferro de Lourenço Marques e do Suazilândia.

quilómetros e foi aberta à exploração até a fronteira portuguesa (Ressano Garcia), em Março de 1890, ficando portanto em explo-

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES
CONVENÇÕES
Quilómetros em exploração . . . . — 0m,0005 por quilómetro
Rendimento de passageiros . . . . .
Rendimento de mercadorias, g. v. .
Rendimento de mercadorias, p. v. . 0m,00006 por 1000 escudos
Rendimentos diversos . . . .
Rendimento total do tráfego . . . .
Milhares de escudos
Quilómetros em exploração
Anos
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911

IV

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

CAMINHO DE FERRO DE LOURENÇO MARQUES

CONVENÇÕES

Pôrto de Lourenço Marques

Pôrto de Lourenço Marques

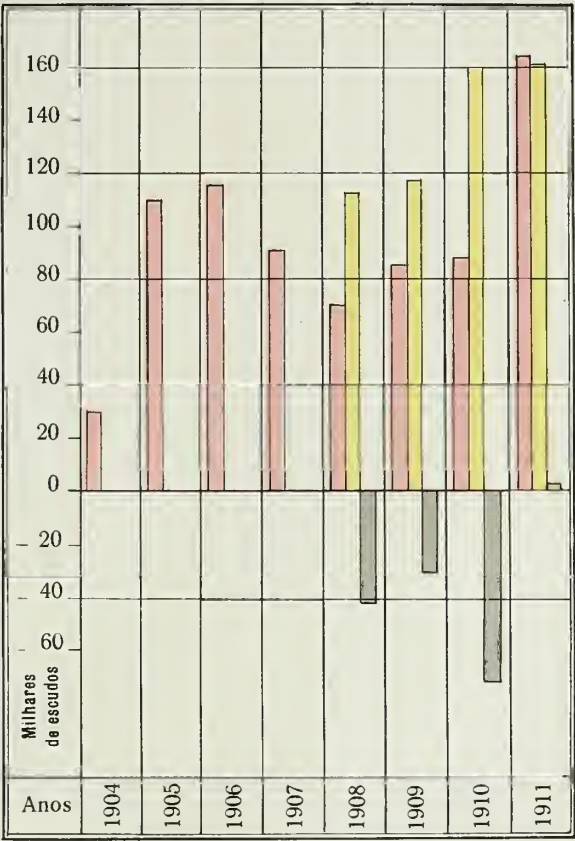
Anos (a)	Número de navios atracados	Tonelagem		Direitos de cais e outras receitas (b)	Despesa da exploração (c)	Saldo	Relação entre a despesa e a receita
		De arqueação	Descarregada				
1904	123	295:435	379:605	29.748$03	. .	. .	. .
1905	346	946:980	211:660	112.099$28	. .	. .	. .
1906	441	1.194:147	235:404	117.321$57	. .	. .	. .
1907	494	1.412:756	218:766	91.704$59	. .	. .	. .
1908	531	1.514:892	262:711	72.625$76	114.116$88	— 41.491$12	1,57
1909	559	1.697:663	356:872	86.264$30	118.213$91	— 31.949$61	1,37
1910	605	1.942:837	424:165	88.506$36	160.896$83	— 72.390$47	1,82
1911	612	1.953:565	353:123	164.457$13	161.998$46	2.458$67	0,98
Soma . .	3:711	10.958:275	2.442:306	762.727$02	555.226$08	— 143.372$53	. .

(a) A partir de Abril de 1904, data em que foi aberta à exploração a parte já construida do cais Gorjão.

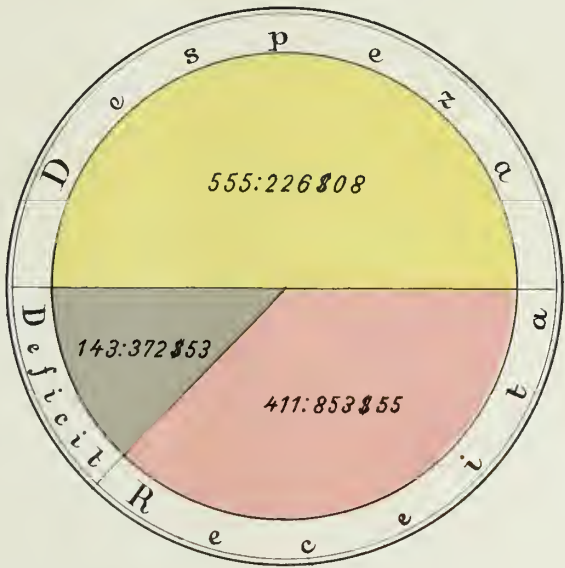
(b) Além das receitas aqui indicadas, há outros rendimentos do pôrto que constituem receita geral do Estado e que são arrecadados pela Alfandega, como: direitos de entrada e saída de navios, imposto de tonelagem, farolagem e balizagem e emolumentos sanitários, mas nenhum dêles pode, porêm, ser considerado receita de exploração, nas condições actuais. Estes impostos renderam: em 1910, 110.114$64,4 e em 1909, 99.444$61,1.

(c) As despesas de exploração só depois de anexada definitivamente a exploração do pôrto aos Caminhos de Ferro é que começaram a discriminar-se das despesas de construção.

Além das despesas apontadas neste mapa, outras há, efectuadas pela Capitania, e que, em parte, se deviam levar à conta das despesas com o serviço da exploração do pôrto, como: despesa com rebocadores e lancha e 50 por cento da despesa de carvão e das mais despesas totais da Capitania, as quais, segundo os relatorios, seriam para 1908, de 38.326$00 e para 1909 e 1910, 30.919$50 em cada ano. Para 1908 fez-se o cálculo de 50 por cento sôbre a totalidade das despesas da Capitania.

PÔRTO DE LOURENÇO MARQUES

CONVENÇÕES

Receita
Despesa
Saldo
Deficit

$0^m,00035$ por 1.000 escudos

CONVENÇÕES

Receita desde 1 de Janeiro de 1908 até 31 de Dezembro de 1911 . .
Despesa, idem, idem, idem. . . . . .
Deficit, idem, idem, idem. . . . . . .

$0^{m^2},000003$ por 1.000 escudos.

Caminho de Ferro de Mossâmedes

AFRICA OCIDENTAL

Província de Angola

Caminho de Ferro de Mossâmedes ao Lubango

Lei orgânica — Decretos de 27 de Maio de 1905 e de 25 de Abril de 1907.

Largura da via — $0^{m},60$.

Extenção da linha — 249 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 147.

Quilómetros construidos — 24.

Quilómetros em construção — 13.

Quilómetros a construir — 65.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 1:841.854$37.

Custo quilométrico — 10.771$08.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilometricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Mossâmedes	3,23			19 de Fevereiro de 1907
Sacco	3,04	9,737	9,737	
Rio Giraul	5,31	15,705	5,968	
Giraul	8,60	16,903	1,198	
Quilómetro 26	125,58	25,985	9,082	
» 42	284,58	41,830	15,845	
» 54	454,27	53,995	12,165	
» 73	439,17	73,005	19,000	1 de Maio de 1907
» 93	458,89	93,000	20,000	1 de Setembro de 1908
Munhino	414,06	117,100	23,900	1 de Junho de 1910
Quilómetro 135	499,91	135,000	19,100	
» 147	693,72	147,000	11,900	1 de Dezembro de 1910.

Caminho de Ferro

(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1907	65	215	1:059	2:946	4:220	15	1:008	4.717$74	195$57
1908	84	708	1:546	5:375	7:629	15	2:501	7.209$00	271$29
1909	107	870	1:997	3:800	6:667	29	2:420	7.445$06	664$63
1910	120	842	2:401	5:305	8:548	39	2:180	5.514$68	797$29
1911	147	1:305	3:397	8:637	13:339	48	3:454	6.726$69	1.036$26
Soma	523	3:940	10:400	26:063	40:403	146	11:563	31.613$17	2.965$04

(a) Durante o ano de 1907 não houve despeza privativa da exploração, por esta ser feita pelos comboios de serviço da construção e com o seu pessoal.

Observações. — Esta linha foi aberta à exploração por troços, como segue:

Entre Mossâmedes e o quilómetro 67 em 19 de Fevereiro de 1907.

Entre o quilómetro 67 e o quilómetro 73 em 1 de Maio de 1907.

le Mossâmedes

$0^{m},60)$

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto líquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilómetrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
10.250$97	82$91	15.247$19	(a) ..	..	234$57	..	..	..
13.087$02	481$00	21.048$31	54.465$90	— 33.417$59	250$57	— 397$83	648$40	2,587
10.589$56	189$60	18.888$85	67.481$61	— 48.592$76	176$53	— 454$14	630$67	3,572
8.601$21	247$02	15.160$20	66.486$82	— 51.326$62	126$33	— 427$72	554$05	4,385
25.765$57	844$20	34.372$72	66.774$71	— 32.401$99	233$83	— 220$42	454$25	1,943
68.294$33	1.844$73	104.717$27	255.209$04	— 165.738$96	..	..	..	..

Entre o quilómetro 73 e o quilómetro 107 em 1 de Setembro de 1908.

Entre o quilómetro 107 e o quilómetro 126 em 1 de Junho de 1910.

Entre o quilómetro 126 e o quilómetro 147 em 1 de Dezembro de 1910.

CAMINHO DE FERRO DE MOSSÂMEDES

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,00025 por quilómetro
Rendimento de passageiros. . . . . .
Rendimento de mercadorias, g. v. .
Rendimento de mercadorias, p. v. .
Rendimentos diversos. . . . .
Rendimento total . . . .
0m,0025 por 1.000 escudos.

CAMINHO DE FERRO DE MOSSÂMEDES

CONVENÇÕES

Rendimento desde 1 de Janeiro de 1908 até 31 de Dezembro de 1911		0m²,000006 por 1.000 escudos
Despesa, idem, idem, idem		
Deficit, idem, idem, idem		

Caminho de Ferro de Malange

AFRICA OCIDENTAL

Província de Angola

Caminho de Ferro do Lucala a Malange

Lei orgânica — Decretos de 13 de Novembro de 1902 e 3 de Setembro de 1903.

Largura da via — 1 metro.

Extensão da linha — 140 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 140.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 2:665.861$27.

Custo quilométrico — 19.041$67.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilométricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Lucalla	690,50			
Quizenga	802,63	30,858	30,858	8 de Setembro de 1907
Cacuso	1:064,21	67,602	36,744	8 de Setembro de 1907
Matete	1:087,09	84,330	16,720	8 de Setembro de 1907
Lombe	1:088,63	115,621	31,291	1 de Setembro de 1909
Malange	1:162,49	139,411	23,790	1 de Setembro de 1909

Caminho de Ferr

Via d

Anos	Numero de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1907	26,8	27	86	3:335	3:448	21	1:189	2.169$89	132$44
1908	85	124	324	6:970	7:418	87	6:281	4.774$81	655$07
1909	103	142	431	11:581	12:154	76	4:548	6.576$31	640$91
1910	140	279	726	11:108	12:113	118	5:572	11.711$52	2.517$98
1911	140	255	642	6:850	7:747	130	4:322	10.031$92	1.522$51
Soma	494,8	827	2:209	38:844	42:880	432	21:912	35.264$45	5.468$91

Observações.— Esta linha foi aberta à exploração até o quilómetro 85 em 8 de Setembro de 1907 e até o quilómetro 140 en

le Malange

metro

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilométrico liquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
8.171$79	192$29	10.666$41	28.140$00	— 17.473$59	398$00	— 652$00	1.050$00	2,638
24.170$30	912$85	30.513$03	89.250$00	— 58.736$97	358$98	— 691$02	1.050$00	2,924
36.122$93	954$01	44.294$16	55.571$99	— 11.277$83	430$04	— 109$49	539$53	1,254
72.438$80	126$68	86.794$98	74.446$84	12.348$13	619$96	88$20	531$76	0,857
40.464$87	2.361$26	54.380$56	82.106$89	— 27.726$33	388$43	— 198$04	586$47	1,509
181.368$69	4.547$09	226.649$14	329.515$72	— 102.866$58	..	..	..	..

de Setembro de 1909.

CAMINHO DE FERRO DE MALANGE

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES.

Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,00025 por quilómetro
Rendimento de passageiros. . . . . .
Rendimento de mercadorias, g. v. .
Rendimento de mercadorias, p. v. .
Rendimento de diversos. . . . . . .
Rendimento total . . . .
0m,001 por 1.000 escudos.

CAMINHO DE FERRO DE MALANGE

CONVENÇÕES

Rendimento total desde o início da exploração até 31 de Dezembro de 1911 . . . . } 0m²,000005 por 1.000 escudos

Despesa, idem, idem, idem . . . .

Deficit, idem, idem, idem . . . .

Caminho de Ferro da Suazilândia

AFRICA ORIENTAL

Província de Moçambique

Caminho de Ferro de Lourenço Marques à fronteira (Suazilândia)

Lei orgânica — Decreto de 15 de Julho de 1903.

Largura da via — 1^{m},067

Extensão da linha — 81 quilómetros (incluindo um ramal na extensão de 5 quilómetros que se dirige de Boane à margem esquerda do Umbeluzi).

Quilómetros em exploração — 65.

Quilómetros construídos ou em via de conclusão — 10.

Quilómetros a construir — 6.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 1:845.436$71.

Custo quilométrico — 25.992$07.

Designação das estações apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilometricas		Data da abertura à exploração	Observações
		Da origem	Entre estações		
Lourenço Marques	4,69				
Machava	29,58	10	10	Principios de 1908	Esta parte da linha tinha sido aberta provisoriamente à exploração em meados de 1906.
Estevel	41,99	29	19		
Boane	26,49	37	8		
Muguene	62,97	50	13		
Mailana	58,89	60	10	Principios de 1909	
Ramal do Umbeluzi	—	—	5		

Nota. — Em 15 de Dezembro de 1908 foram suspensos os trabalhos de construção dêste caminho de ferro por não estar acordado o ponto de ligação na fronteira.

Caminho de Ferro

(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1908	49	172	2:393	2:135	4:700	80	2:275	3.037$63	1.506$20
1909	54	157	2:623	1:928	4:708	172	3:603	2.368$52	1.205$57
1910	54	545	2:863	1:953	5:361	149	445	2.465$03	694$92
1911	(*b*) 65	429	3:282	1:972	5:683	207	1:023	4.372$76	1.396$82
Soma	222	1:303	11:161	7:988	20:452	608	7:346	12.243$94	4.803$51

(*a*) A despesa da exploração foi incluída na despesa da construção.
(*b*) Inclue o ramal do Umbeluzi na extensão de 5 quilómetros.
(*c*) Não se indica a despesa feita neste ano, com este caminho de ferro, porque os mapas recebidos da respectiva diréção, vieram incompletos, em rasão da difi
A dospesa da exploração feita com este caminho de ferro e com o de Lourenço Marques foi de 797.054$75.

Observações. — Esta linha foi provisóriamente aberta à exploração até o quilómetro 49 em meados de 1906 e definitivamente visto que durante êsse período a linha serviu quási exclusivamente a transportes para a construção e alguns transportes do mesmo lapso de tempo saiu da verba de construção.

da Suazilândia

1m,67)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto líquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilométrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
3.296$07	..	7.839$90	(a) ..	..	160$00	..	..	..
3.402$92	781$77	7.758$78	26.688$23	— 18.929$45	143$68	— 350$54	494$22	3,426
1.146$90	88$26	4.395$11	39.613$18	— 35.218$07	81$39	— 652$18	733$57	9,013
2.663$99	1.214$59	9.648$16	(c) ..	..	148$43	..	..	..
10.509$88	2.084$62	29.641$95	..	..	..	..	..	..

culdade que houve em obter discriminadas com precisão as despesas dos diversos serviços dos caminhos de ferro da Suazilândia e de Lourenço Marques.

em princípios de 1908, e até o quilómetro 60 em princípios de 1909. O seu rendimento até Dezembro de 1907 foi de pouca monta Govêrno, e assim mesmo, não vae indicado e discriminado por falta de elementos precisos. A despesa da exploração durante o

CAMINHO DE FERRO DA SUAZILÂNDIA

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração. . . . . - 0m,0005 por quilómetro

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

CAMINHO DE FERRO DA SUAZILÂNDIA

CONVENÇÕES

Rendimento desde 1 de Janeiro de 1909 até 31 de Dezembro de 1910		
Despesa, Idem, idem, idem	0m²,000015 por 1.000 escudos	
Deficit, idem, Idem, idem		

Caminho de Ferro do Chai-Chai

AFRICA ORIENTAL

Província de Moçambique

Caminho de Ferro do Chai-Chai a Manjacaze

Mandado estudar e construir pelo Governador Geral de Moçambique nos meados de 1909

Largura da via — $0^m,75$.

Extensão da linha — 52 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 34.

Quilómetros em construção — 18.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 205.695$31.

Custo quilométrico — 6.049$86.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilométricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Chai-Chai	..	0		23 d'Agosto de 1910.
Chenguanine	..	7	7	
Freire d'Andrade	..	16	9	
Banhine	..	34	18	22 d'Outubro de 1911.

Caminho de Ferro de

(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1910	6	..	..	..	..	..	..	27$97	..
1911	19	..	..	..	..	..	..	..	..
Soma	25	..	..	..	..	..	..	27$97	..

(a) Inclui 63$00 de aluguer de uma zorra nos meses de Abril a Junho.
(b) As despesas de exploração foram pagas pela verba da construção até Outubro de 1911.

Observações. — Esta linha foi aberta à exploração até o quilómetro 16 (estação Freire de Andrade) em 23 de Agosto de 1910

Chai-Chai a Manjacaze

0m,75)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilométrico total	Rendimento quilómetrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
316$94	(*a*) 165$14	510$05	(*b*) ..	..	85$01	..	..	..
..	..	7.068$03	(*b*) ..	..	372$00	..	..	..
336$94	165$14	7.578$08	..	..	..	..	..	..

e até o kilómetro 34 em 22 d'Outubro de 1911.

Linhas e portos explorados por Companhias

Caminho de Ferro de Mormugão

INDIA

Território de Goa

Caminho de Ferro de Mormugão à fronteira e pôrto de Mormugão

Lei orgânica — Decretos de 18 de Abril de 1881 e de 29 de Setembro de 1892.

Designação da companhia — *West India Portuguese Guaranted Railway Company Limited (W. I. P. R.)* — Por decreto de 3 de Outubro de 1902 foi aprovado um contracto entre a *W. I. P. R.* e a *Southern Mahratta Railway (S. M. R.)* pelo qual esta última ficou explorando o caminho de ferro e pôrto. O prazo da duração dêste contracto era de cinco anos e tendo terminado em 30 de Junho de 1907, foi prorogado por mais cinco anos por portaria de 14 de Dezembro de 1906.

Prazo da concessão — 99 anos a começar da data da abertura à exploração.

Prazo a partir do qual o Govêrno se reserva o direito de resgatar a concessão — Depois de terminados os primeiros 30 anos, a contar da data da abertura à exploração sendo avisada a companhia com 2 anos de antecedência. Pelo contracto adicional de 2 de Setembro de 1892, sem embargo do prescrito no contracto principal, o Govêrno ficou com o direito de resgatar a concessão, avisando a companhia com seis meses de antecedência.

Prazo da garantia — Todo o tempo da concessão.

Encargos do Estado — Garantia do juro de 5 por cento sôbre £ 800.000 e o de 6 por cento sôbre o capital adicional de £ 550.000.

Partilha de lucros — Quando os lucros líquidos excedam a importância do juro que deve ser pago pelo Estado, os lucros líquidos excedentes serão divididos entre a Companhia e o Estado.
(As receitas do caminho de ferro e os direitos do pôrto são compreendidos nas receitas de toda a empresa para o fim acima indicado).

Largura da via — 1 metro.

Extensão da linha — 82 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 82.

Designação das estações apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilométricas		Data da abertura à exploração	Observações
		Da origem	Entre estações		
Mormugão	3,36			3 de Fevereiro de 1888	Esta linha tinha sido aberta à exploração provisoriamente em fins de 1887.
Vasco da Gama	3,97	3,394	3,394		
Dabolim	43,31	8,745	5,351		
Cansolim	9,76	16,299	7,554		
Majordá	10,68	20,646	4,347		
Margão	7,32	27,381	6,735		
Chandor	8,84	36,125	8,744		
Sanwordem	7,01	40,037	3,912		
Kalay	49,54	53,032	12,995		
Collem	72,44	61,458	8,426		
Sonaulim	163,14	69,621	8,163		
Dud-Sagôr	252,61	73,526	3,905		
Caranzol	421,73	80,368	6,842		
Fronteira	—	82,177	1,809		

Caminho de Ferro

Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1888	82	2:103	12:113	216:060	230:276	433	77:775	18.510$50	1.963$11
1889	82	2:159	11:491	234:438	248:088	559	95:402	20.110$30	2.383$35
1890	82	2:323	10:751	240:356	253:430	586	92:942	22.825$20	2.511$90
1891	82	2:337	9:671	231:981	243:989	665	111:865	20.789$79	2.575$65
1892	82	1:606	8:095	216:296	225:998	547	75:341	19.539$71	2.249$41
1893	82	2:038	9:194	238:711	249:943	670	122:577	22.146$07	2.645$41
1894	82	2:234	9:383	251:932	263:549	575	112:942	23.619$56	2.384$71
1895	82	1:892	12:122	242:290	256:304	745	118:915	23.717$48	2.864$94
1896	82	1:885	11:089	237:229	250:203	756	57:842	23.981$36	3.094$92
1897	82	1:235	8:722	174:039	183:996	622	33:707	16.426$74	1.425$74
1898	82	1:149	8:468	154:381	163:999	701	47:331	14.460$61	2.737$64
1899	82	1:891	10:948	209:039	221:878	736	119:643	18.061$81	2.770$12
1900	82	1:715	12:535	229:253	243:503	910	65:339	19.796$74	2.967$58
1901	82	1:778	11:126	237:654	250:558	973	75:446	19.883$11	3.131$59
1902	82	1:578	12:946	236:138	250:662	971	94:880	21.289$82	2.736$60
1903	82	1:453	10:393	220:485	232:331	790	111:492	24.604$44	4.206$88
1904	82	1:607	10:288	232:360	244:255	700	162:924	26.423$93	3.292$40
1905	82	1:804	10:090	249:959	261:852	1:020	154:729	28.121$75	3.747$42
1906	82	2:250	12:163	249:119	263:532	760	181:784	29.082$19	3.995$60
1907	82	3:396	14:903	282:498	300:796	903	302:501	33.027$48	3.479$11
1908	82	2:822	15:623	284:870	303:315	864	296:812	32.951$62	4.237$34
1909	82	2:849	16:322	287:917	307:088	770	292:026	35.419$51	4.137$56
1910	82	3:196	20:478	343:845	367:519	936	370:107	41.209$78	4.437$84
1911	82	2:641	15:535	320:001	338:177	1:029	357:349	35.462$16	4.477$69
Soma	1:968	49:941	284:449	5.820:851	6.155:241	18:221	3.531:671	591.461$66	76.454$51

Observações. — Esta linha foi aberta à exploração, provisóriamente, em fins de 1887 e definitivamente em 3 de Fevereiro
No pôrto de Mormugão está-se procedendo à construção de cais acostáveis e dum quebra-mar, cujas despesas são feitas

de Mormugão

1 metro)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto líquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilométrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
106.346$95	4.092$21	130.912$77	125.212$24	5.700$53	1.596$50	69$52	1.526$98	0,956
115.764$82	10.584$58	148.843$05	130.688$29	18.154$76	1.815$16	221$40	1.593$76	0,878
112.736$91	8.411$58	146.485$59	119.651$77	26.833$82	1.786$41	327$24	1.459$17	0,816
134.645$63	8.360$11	166.371$18	127.473$53	38.897$65	2.028$92	474$36	1.554$55	0,766
86.143$62	7.192$54	115.125$28	114.532$73	592$55	1.403$97	7$23	1.396$74	0,990
145.576$73	7.001$37	177.369$58	140.486$24	36.883$34	2.163$04	449$80	1.713$25	0,792
134.170$58	5.352$51	165.527$36	145.020$92	20.506$44	2.018$63	250$08	1.768$55	0,876
141.435$66	9.322$24	177.340$32	163.149$44	14.290$88	2.162$81	174$40	1.988$41	0,978
61.193$12	7.166$62	95.436$02	133.397$41	— 37.961$39	1.163$85	— 462$94	1.626$80	1,397
32.577$45	6.829$13	58.259$06	123.983$84	— 65.724$78	710$48	— 801$52	1.512$00	2,128
44.375$24	7.014$69	68.588$18	121.217$99	— 52.629$81	836$44	— 641$84	1.478$28	1,767
137.120$95	8.079$87	166.032$75	140.119$21	25 913$54	2.024$79	316$02	1.708$77	0,843
70.786$30	7.878$15	101.428$77	139.020$26	— 37.592$49	1.236$94	— 458$44	1.695$38	1,370
77.328$10	8.445$36	108.788$16	145.420$83	— 36.632$67	1.326$68	— 446$74	1.773$42	1,336
108.960$65	7.875$94	141.863$01	122.329$35	19.533$66	1.730$04	248$21	1.491$82	0,862
123.667$64	6.015$10	158.494$06	98.049$22	60.444$84	1.932$85	737$13	1.195$72	0,618
159.066$98	7.130$99	195.914$30	122.549$06	73.365$24	2.389$20	894$70	1.494$50	0,625
139.077$66	6.860$98	177.807$81	106.629$34	71.181$47	2.168$39	866$07	1.300$32	0,599
134.787$34	7.720$97	175.586$10	106.050$51	69.535$59	2.141$29	847$99	1.293$30	0,603
246.819$69	12.114$03	295.440$31	175.396$48	120.043$83	3.602$93	1.463$95	2.138$98	0,593
233.130$22	9.262$94	279.582$12	177.844$47	101.737$65	3.409$54	1.240$73	2.168$83	0,636
208.104$04	6.784$41	254.445$52	152.551$45	101.894$07	3.103$00	1.242$61	1.860$38	0,599
291.439$40	9.193$37	346.280$39	198.263$00	148.017$39	4.222$93	1.805$09	2.417$84	0,572
288.736$76	9.782$03	338.458$64	193.627$90	144.830$74	4.127$54	1.766$23	2.361$31	0,572
3:333.992$44	188.471$72	4:190.380$33	3:322.563$48	867.816$85	. .	. .	. .	. .

de 1888.

pela Companhia dêste Caminho de Ferro, sem encargos e descontadas no rendimento da linha que serve de hipoteca.

As importâncias da garantia de juro pagas pelo Estado desde 12 de Maio de 1881, são as seguintes:

Anos	Importâncias pagas — Libras	Anos	Importancias pagas — Libras
1881	1:741—11— 3	1897	73:000— 0— 0
1882	8:203— 4— 4	1898	73:000— 0— 0
1883	15:342—15— 2	1899	73:000— 0— 0
1884	24:681—17— 4	1900	73:000— 0— 0
1885	40:380—12— 2	1901	73:000— 0— 0
1886	63:582—19—10	1902	73:000— 0— 0
1887	68:229— 2— 9	1903	73:000— 0— 0
1888	72:819— 8—11	1904	65:274— 2— 8
1889	67:869—18— 4	1905	57:604— 8— 2
1890	66:774— 5—11	1906	60:531— 5— 8
1891	66:356— 5—11	1907	49:759—19— 3
1892	72:619— 1—11	1908	43:480— 6— 0
1893	64:539— 8— 4	1909	51:485— 8— 7
1894	64:347—19— 0	1910	41:371— 5— 5
1895	68:198—17— 0	1911	44:308— 6— 9
1896	71:155—14— 7		
Soma	£ 1:761.658—5—3		

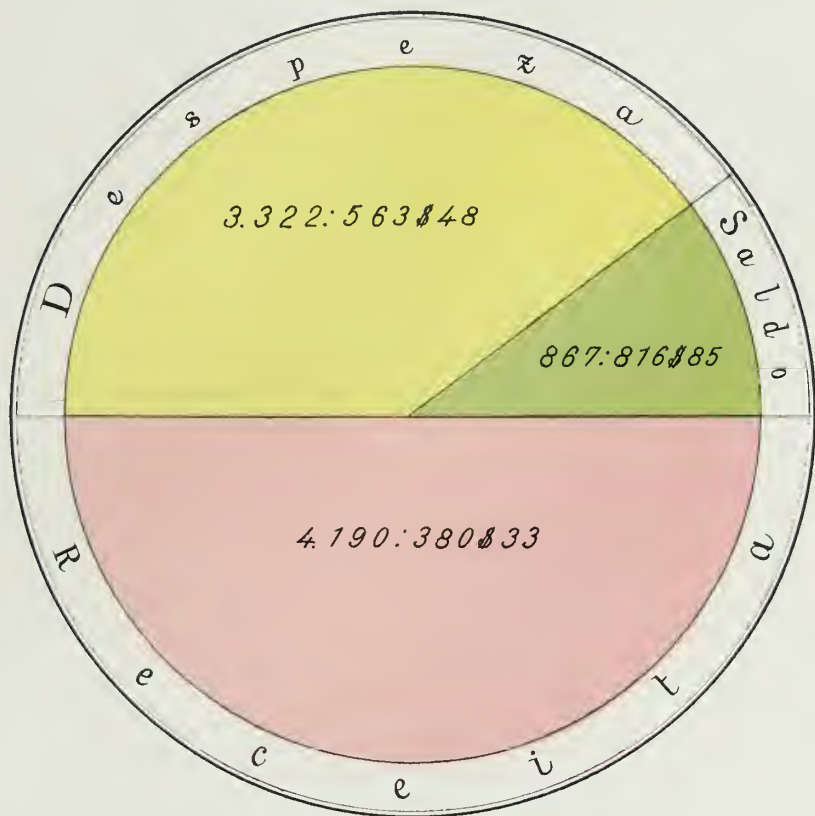
CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO
CONVENÇÕES
Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,0005 por quilómetro
Rendimento de passageiros. . . . . .
Rendimento de mercadorias, g. v. .
Rendimento de mercadorias, p. v. .
Rendimentos diversos. . . . .
Rendimento total . . . .
0m,0003 por 1.000 escudos
Milhares de escudos
0
50
100
150
200
250
300
350
Quilómetros em exploração
0
20
40
60
80
Anos
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
Anos

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

CAMINHO DE FERRO DE MORMUGÃO

CONVENÇÕES

Rendimento desde 1 de Janeiro de 1888 ate 31 de Dezembro de 1911.		0m²,00000080 por 1.000 escudos.
Despesa, idem, idem, idem		
Saldo, idem, idem, idem		

Pôrto de Mormugão

Pôrto de Mormugão

Anos	Receita	Despesa	Produto líquido	Relação entre a despesa e a receita
1888	37.058$21	23.580$89	13.477$32	0,64
1889	47.659$48	21.095$76	26.563$72	0,44
1890	43.689$19	21.507$64	22.181$55	0,49
1891	51.234$47	24.232$10	27.002$37	0,47
1892	34.746$99	21.707$91	13.039$08	0,62
1893	57.354$70	28.210$42	29.144$28	0,49
1894	51.941$70	24.715$29	27.226$41	0,48
1895	55.880$46	25.326$90	30.553$56	0,45
1896	22.242$09	17.030$18	5.211$91	0,76
1897	13.629$56	12.219$13	1.410$43	0,89
1898	19.759$69	11.188$16	8.571$53	0,57
1899	62.957$39	23.004$81	39.952$58	0,36
1900	32.009$51	21.155$21	10.854$30	0,66
1901	38.459$75	21.262$72	17.197$03	0,55
1902	47.334$37	25.745$92	21.588$45	0,54
1903	51.386$18	26.281$59	25.104$59	0,51
1904	74.491$53	32.999$32	41.492$21	0,44
1905	71.042$22	34.977$75	36.064$47	0,49
1906	73.860$19	43.854$35	30.005$84	0,59
1907	145.310$37	66.577$37	78.733$00	0,46
1908	146.339$73	91.183$90	55.155$83	0,62
1909	129.648$45	77.786$47	51.861$98	0,60
1910	159.331$52	90.458$50	68.873$02	0,57
1911	149.828$58	81.431$03	68.397$55	0,54
Soma	1:617.196$33	867.533$32	749.663$01	..

PÔRTO DE MORMUGÃO

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

Caminho de Ferro de Loanda

AFRICA OCIDENTAL

Província de Angola

Caminho de Ferro de Loanda ao Lucala

Lei orgânica — Decretos de 25 de Setembro de 1885 e 10 de Outubro de 1894.

Designação da companhia — Companhia dos Caminhos de Ferro Através de África.

Prazo da concessão — 99 anos a contar da data do contracto.

Prazo a partir do qual o Govêrno se reserva o direito de resgatar a concessão — Depois de terminados os primeiros 25 anos a datar do prazo estabelecido para a conclusão da linha.

Prazo da garantia — Todo o tempo da concessão.

Encargos do Estado — Garantia de juro de 6 por cento, sôbre 19.999$00 por cada quilómetro e mais o complemento necessário ao seu rendimento bruto quilométrico para atingir 1.200$00 em que as despesas de exploração se fixaram no mínimo.

Partilha de lucros — Quando o rendimento líquido exceder 6 por cento, metade pertencerá ao Govêrno, durando essa divisão de lucros por tanto tempo quanto baste para o reembôlso completo das quantias pagas da subvenção, adicionadas com o juro de 4 por cento.

Largura da via — 1 metro.

Extensão da linha — 364 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 364.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 12:459.342$85.

Custo quilométrico — 34.228$96.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilometricas		Data da abertura à exploração	Observações
		Da origem	Entre estações		
Loanda	3,20			1 de Janeiro de 1889.	Este trôço tinha sido aberto provisóriamente à exploração em 16 d'Outubro de 1888.
Cidade Alta	36,90	3,670	3,670		
Cacuaco	3,80	20,240	16,570		
Quifandongo	6,40	28,280	8,040		
Funda	11,24	45,800	17,520		
Quilómetro 60	16,40	60.	14,200		
Cabiri	19,30	69,520	9,520	1 de Fevereiro de 1890.	
Catete	41,50	95,800	26,380		
Quilómetro 100	15,44	100.	4,100		
Cunga	17,00	117.	17.	28 de Dezembro de 1890.	
Cassoneca	42,50	140.	23.		
Barraca	153,53	158,680	18,680	18 de Abril de 1891.	
Calumguembo	129.	180.	21,320		
Zenza do Itombe	69,35	190.	10.	17 de Abril de 1892.	
Cassoalala	34,86	219,700	29,700		
Oeiras	41,83	228,100	8,400	25 de Junho de 1893.	
Quilómetro 240	138,62	240.	11,900		
Tala Quizanga	329,96	253,260	13,260	23 de Novembro de 1893.	
Quilómetro 260	231,52	260.	6,740		
Luinha	209,25	261,414	1,414	29 de Julho de 1894.	
Quilómetro 280	284,50	280.	18,586		
Canhoca	321,49	287,204	7,206	28 de Setembro de 1894.	
Queta	488,99	299,552	12,348	9 de Junho de 1895.	
Quilómetro 308	—	308.	8,448	7 de Junho de 1896.	
N'Dale Tanda	—	321.	13.	18 de Novembro de 1898.	
Camoma	—	337.	16.	23 de Janeiro de 1899.	
Quilómetro 340	—	340.	3.		
Ambaca	—	355.	15.	8 de Junho de 1899.	
Quilómetro 360	—	360.	5.	27 de Julho de 1899.	
Lucala	690,50	364.	4.	8 de Setembro de 1899.	

Caminho de Ferr

(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Numero de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1889	60	1:456	1:075	21:443	23:974	246	1:307	8.951$99	1.472$48
1890	100	1:733	844	26:019	28:596	296	2:668	16.504$96	1.944$91
1891	168	2:237	1:406	45:865	49:508	347	6:122	26.954$87	3.334$07
1892	209	2:377	1:438	53:452	57:267	582	7:204	40.465$61	6.571$59
1893	236	2:397	1:504	54:555	58:456	703	10:475	44.093$26	8.504$01
1894	270	2:654	1:098	49:148	52:900	619	12:336	42.121$90	8.739$79
1895	294	2:628	1:208	51:030	54:866	689	14:047	43.395$87	10.108$28
1896	305	2:051	2:825	49:969	54:845	642	14:703	41.244$58	8.158$57
1897	308	1:035	2:111	31:725	34:871	407	13:209	35.763$47	6.099$90
1898	309	615	1:290	20:987	22:892	306	11:542	32.442$48	6.432$24
1899	350	675	1:062	22:159	23:896	277	12:056	33.321$16	5.003$94
1900	364	721	1:232	26:749	28:702	286	19:999	47.367$38	5.940$83
1901	364	834	2:012	29:899	32:745	358	14:617	51.105$85	4.882$74
1902	364	860	2:434	29:383	32:677	279	14:675	47.880$93	4.081$57
1903	364	825	2:123	24:593	27:541	344	16:341	40.151$63	5.155$31
1904	364	980	1:359	30:360	32:699	319	18:798	42.285$24	5.470$89
1905	364	786	1:338	30:738	32:862	329	22:685	41.846$35	5.058$55
1906	364	757	1:624	36:530	38:911	324	25:427	43.595$39	3.555$79
1907	364	767	1:379	37:288	39:434	429	21:243	42.447$55	4.612$35
1908	364	751	1:362	29:084	31:197	387	20:699	32.725$67	4.386$54
1909	364	637	1:739	30:583	32:959	423	23:088	32.837$56	4.654$02
1910	364	746	1:603	26:874	29:223	475	26:003	34.045$96	6.391$02
1911	364	602	1:179	22:879	24:660	894	20:799	36.917$10	5.882$65
Soma	6:977	29:194	35:245	781:312	845:681	9:961	350:043	858.466$76	126.442$04

Observações. — Esta linha foi aberta, provisóriamente, à exploração do quiló

Do quilómetro 60 ao quilómetro 100 em 1 de Fevereiro de 1890.

Do quilómetro 100 ao quilómetro 140 em 28 de Dezembro de 1890.

Do quilómetro 140 ao quilómetro 180 em 18 de Abril de 1891.

Do quilómetro 180 ao quilómetro 220 em 17 de Abril de 1892.

Do quilómetro 220 ao quilómetro 228 em 25 de Novembro de 1892.

Do quilómetro 228 ao quilómetro 240 em 25 de Junho de 1893.

Do quilómetro 240 ao quilómetro 260 em 23 de Novembro de 1893.

Do quilómetro 260 ao quilómetro 280 em 29 de Julho de 1894.

de Loanda

1 metro)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilométrico total	Rendimento quilómetrico liquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
2.164$68	161$70	12.750$85	48.948$14	— 36.197$29	212$51	— 603$29	815$80	3,838
5.735$26	906$49	25.091$62	88.631$05	— 63.539$43	250$92	— 635$39	886$31	3,532
18.030$19	1.829$97	50.149$10	244.618$42	— 194.469$32	298$51	— 1:157$56	1.456$06	4,877
26.814$53	2.278$53	76.130$26	276.879$16	— 200.748$90	364$26	— 960$52	1.324$78	3,636
54.865$84	2.897$40	110.360$51	240.965$43	— 130.604$92	467$63	— 553$41	1.021$04	2,183
84.626$99	3.803$45	139.292$13	241.357$07	— 102.064$94	515$90	— 378$02	893$91	1,732
135.923$04	3.960$78	193.387$97	303.619$20	— 110.231$23	657$78	— 374$94	1.032$72	1,570
136.610$23	3.107$69	189.121$07	316.259$17	— 127.138$10	620$07	— 416$85	1.036$91	1,672
159.643$72	2.501$57	204.008$66	334.782$66	— 130.774$00	662$36	— 424$59	1.086$96	1,642
157.224$26	7.838$50	203.937$48	329.565$89	— 125.628$41	659$99	— 406$56	1.066$56	1,616
205.719$62	9.217$44	253.262$16	327.734$23	— 74.472$07	723$61	— 212$78	936$38	1,294
229.070$71	18.182$92	300.561$84	306.343$54	— 5.781$70	825$72	— 15$88	841$60	1,019
225.617$88	19.370$07	300.976$54	329.692$05	— 28.715$51	826$86	— 78$89	905$75	1,095
229.840$48	17.333$57	299.136$55	343.302$63	— 44.166$08	821$80	— 121$34	943$14	1,147
258.001$40	16.497$04	319.805$38	373.715$78	— 53.910$40	878$59	— 148$11	1.026$69	1,168
273.071$57	15.559$11	336.386$81	355.995$78	— 19.608$97	924$14	— 53$87	978$01	1,058
240.666$92	15.231$60	302.803$42	373.040$72	— 70.237$30	831$88	— 192$96	1.024$84	1,232
252.539$53	13.091$93	312.782$64	359.547$27	— 46.764$63	859$29	— 128$47	987$77	1,149
246.756$69	14.613$83	308.430$42	353.643$91	— 45.213$49	847$34	— 124$21	971$55	1,146
246.233$88	16.416$14	299.762$23	350.805$93	— 51.043$70	823$52	— 140$23	963$75	1,170
264.398$49	10.084$41	311.974$48	323.640$09	— 11.665$61	857$07	— 32$05	889$12	1,037
406.295$82	4.456$46	451.189$26	355.756$23	96.433$03	1.239$53	264$93	974$60	0,786
271.952$24	5.473$74	320.225$73	374.351$62	— 54.125$88	879$74	— 148$69	1.028$43	1,169
4:131.803$97	204.814$34	5:321.527$11	6:952.195$97	— 1:630.668$86	. .	. .	. .	. .

metro 0 ao quilómetro 60, em 16 de Outubro de 1888 e, definitivamente, em 1 de Janeiro de 1889.

Do quilómetro 280 ao quilómetro 287 em 28 de Setembro de 1894.

Do quilómetro 287 ao quilómetro 300 em 9 de Junho de 1895.

Do quilómetro 300 ao quilómetro 308 em 7 de Junho de 1896.

Do quilómetro 308 ao quilómetro 321 em 18 de Novembro de 1898.

Do quilómetro 321 ao quilómetro 340 em 23 de Janeiro de 1899.

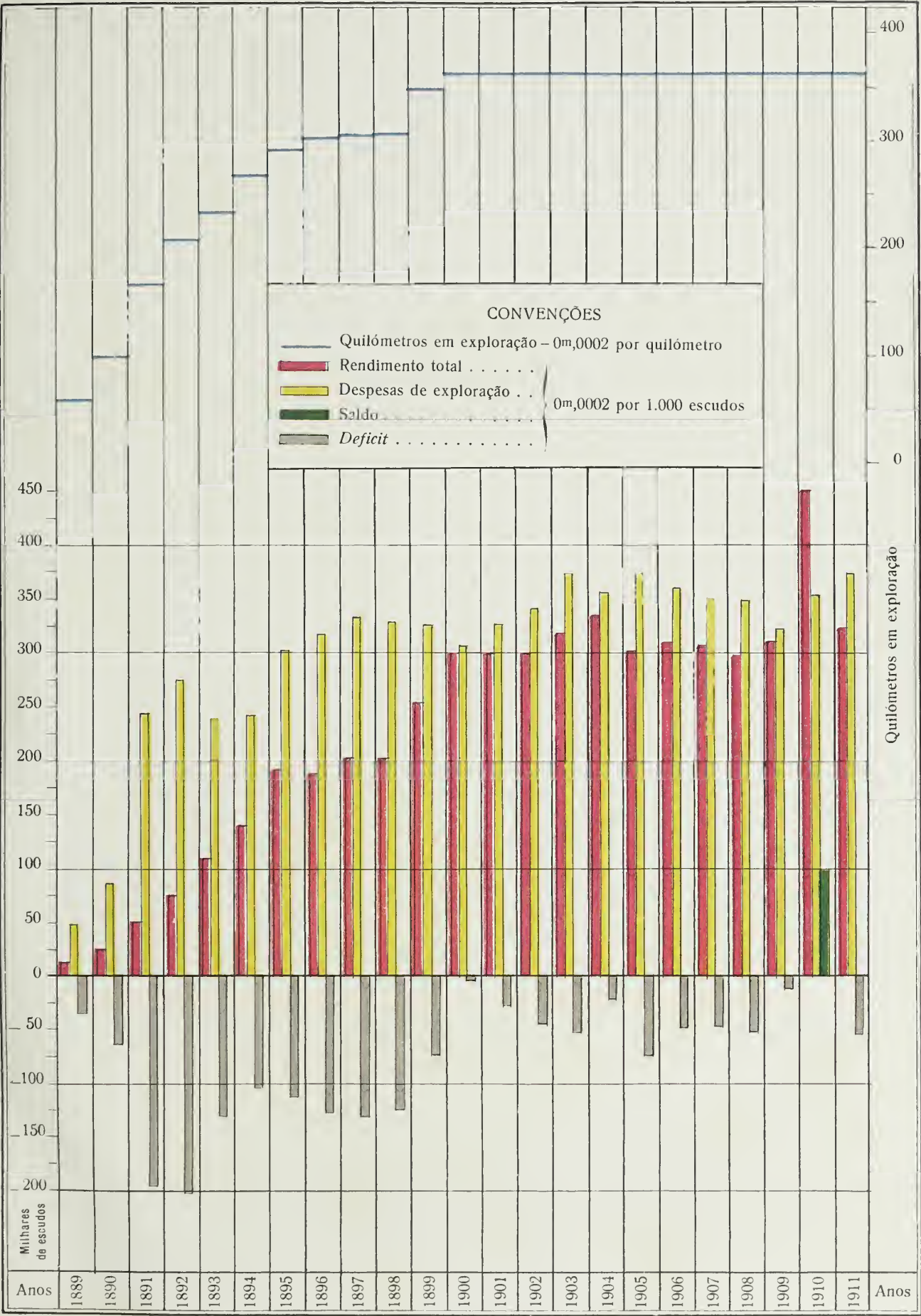
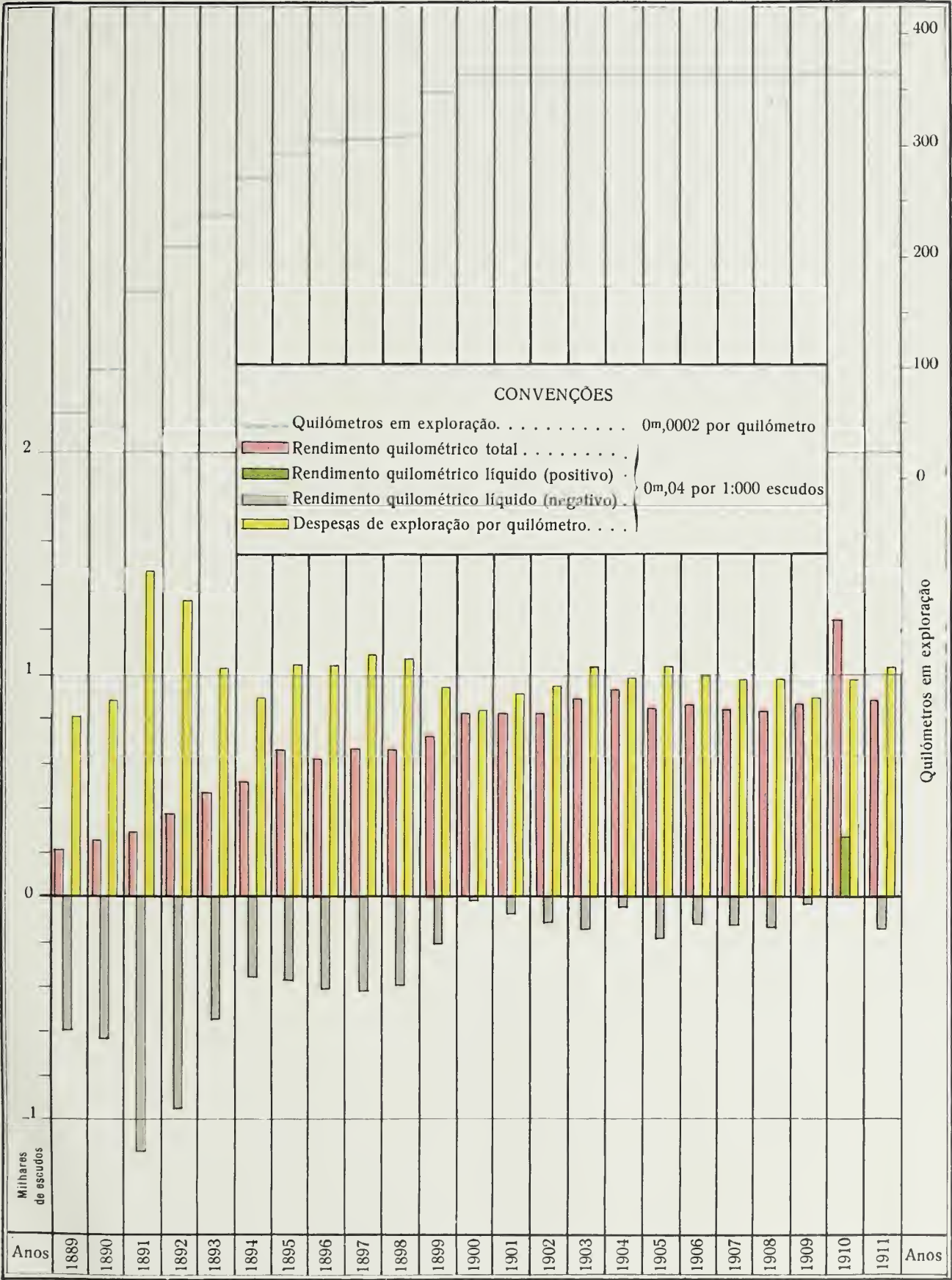
Do quilómetro 340 ao quilómetro 355 em 8 de Junho de 1899.

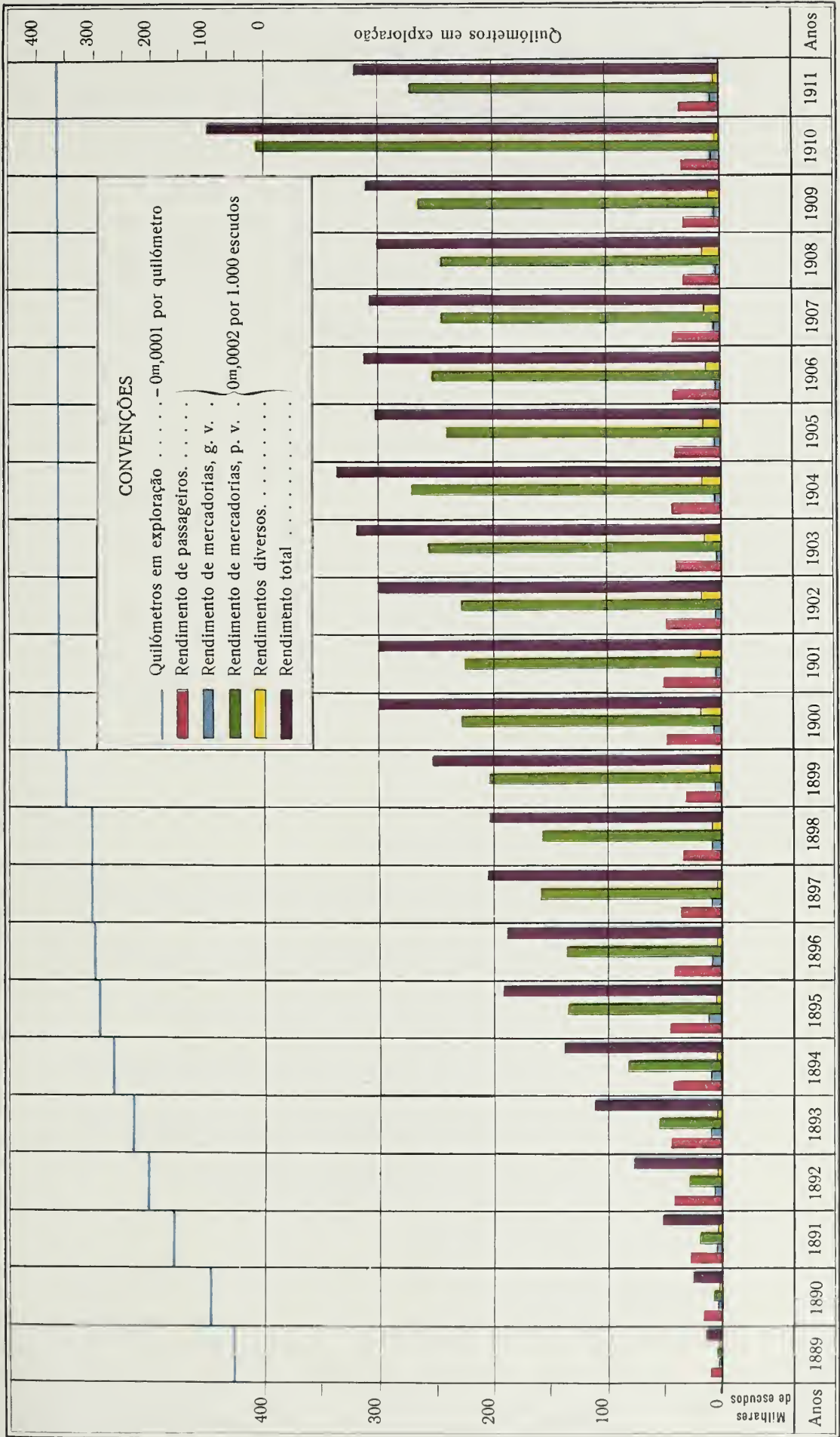
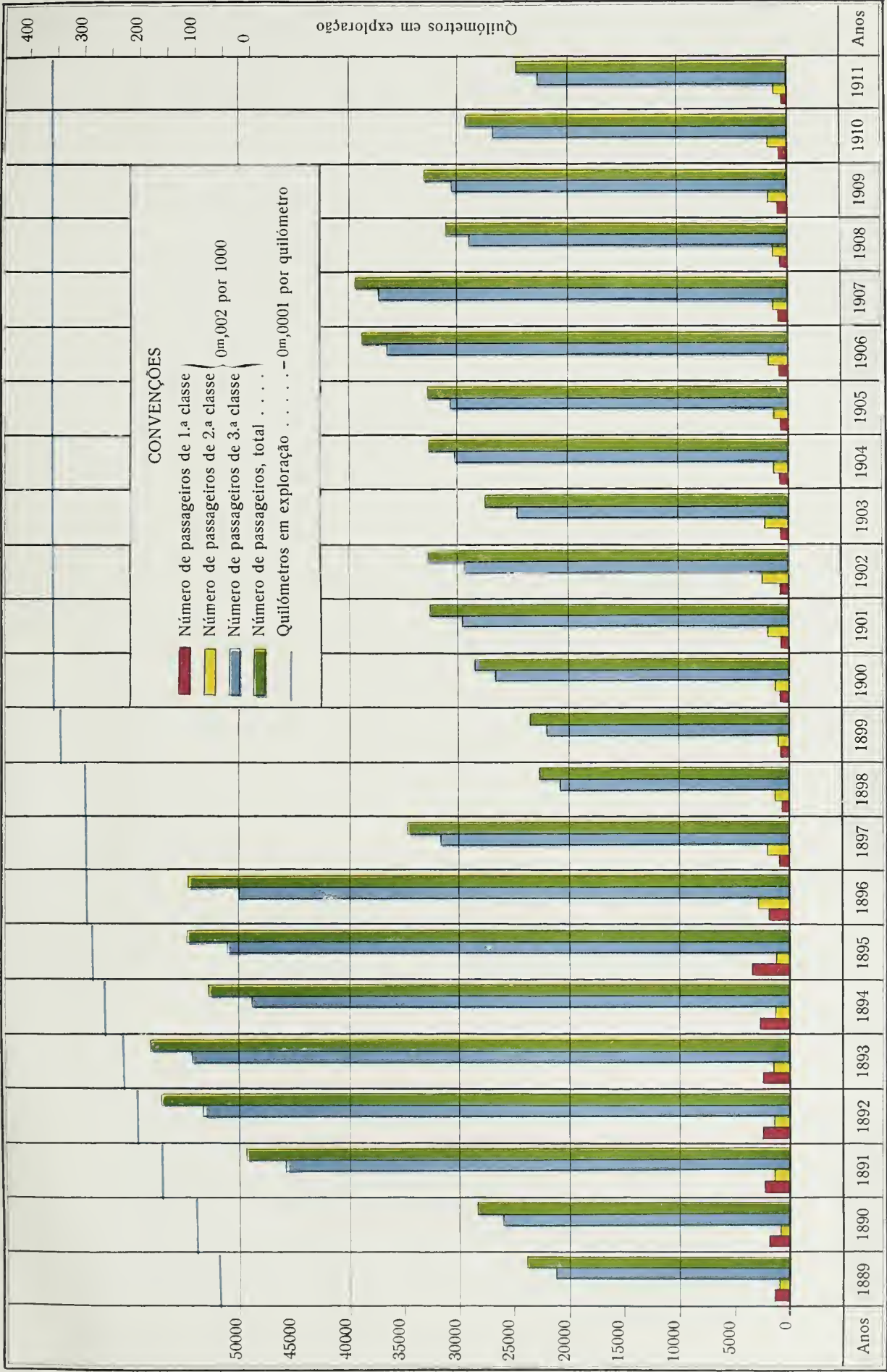
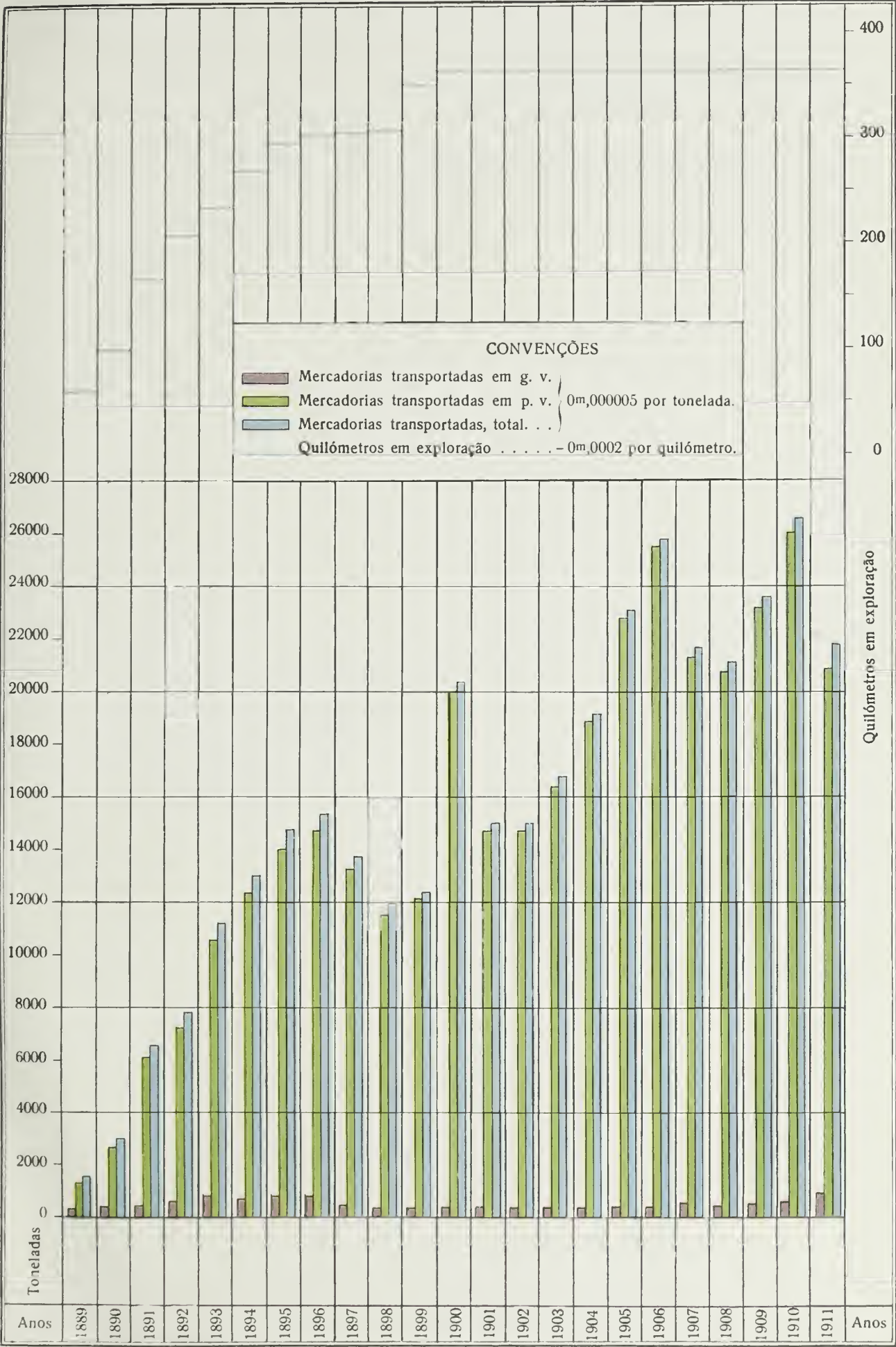
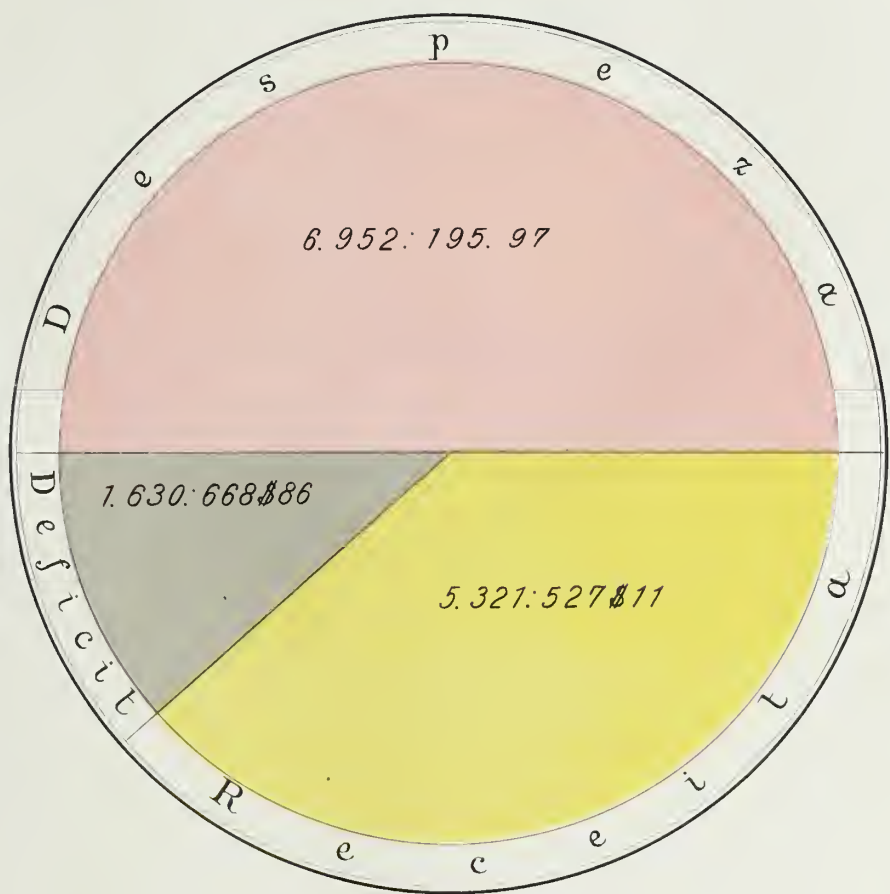
Do quilómetro 355 ao quilómetro 360 em 27 de Julho de 1899.

Do quilómetro 360 ao quilómetro 364 em 8 de Setembro de 1899.

As importâncias das garantias de juros pagas pelo Estado desde 1889 são as seguintes:

Anos	Importância da subvenção			Dedução correspondente a 300$000 réis por ano e por quilómetro nos termos do contracto de 20-10-1894	Líquido pago pelo Estado à Companhia
	Para complemento do rendimento bruto	Para garantia de juro	Total		
1889	59.249$15	71.996$40	131.245$55	..	131.245$55
1890	103.308$38	128.393$58	231.701$96	..	231.701$96
1891	151.717$56	201.856$57	353.574$13	..	353.574$13
1892	174.020$55	250.138$31	424.158$86	..	424.158$86
1893	170.564$15	283.646$09	454.210$24	..	454.210$24
1894	183.933$95	324.427$61	508.361$56	..	508.361$56
1895	159.816$41	353.186$72	513.003$13	88.301$09	424.702$04
1896	170.878$93	359.982$00	530.860$93	90.000$00	440.860$93
1897	192.288$61	359.982$00	552.270$61	90.001$23	462.269$38
1898	218.088$40	362.283$25	580.371$65	90.575$34	489.796$31
1899	272.297$22	418.433$86	690.731$08	111.189$04	579.542$04
1900	254.047$04	436.778$16	690.825$20	109.200$00	581.625$20
1901	246.002$52	436.778$16	682.780$68	109.200$00	573.580$68
1902	241.849$86	436.778$16	678.625$02	109.200$00	569.425$02
1903	228.009$68	436.778$16	664.787$84	109.200$00	555.587$84
1904	217.684$75	436.778$16	654.462$91	109.200$00	545.262$91
1905	228.861$42	436.778$16	665.639$58	109.200$00	556.439$58
1906	214.445$04	436.778$16	651.223$20	109.200$00	542.023$20
1907	235.664$88	436.778$16	672.443$04	109.200$00	563.243$04
1908	228.617$77	436.778$16	665.395$93	109.200$00	556.195$93
1909	235.680$53	436.778$16	672.458$69	109.200$00	563.258$69
1910	169.364$77	436.778$16	606.142$93	109.200$00	496.942$93
1911	234.140$35	436.778$16	670.918$51	109.200$00	561.718$51
Soma	4:590.528$92	8:355.664$31	12:946.193$23	1:780.466$70	11:165.726$53

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CAMINHO DE FERRO DE LOANDA

CONVENÇÕES

- Rendimento desde 1 de Janeiro de 1889 até 31 de Dezembro de 1911. . . . .
- Despesa, idem, idem, idem . . . .
- *Deficit*, idem, idem, idem . . . .

} 0^{m2},00000060 por 1.000 escudos.

Caminho de Ferro da Beira

AFRICA ORIENTAL

Província de Moçambique

Caminho de Ferro da Beira á fronteira (Meníni)

Lei orgânica — Alvarás de 10 de Outubro de 1891 e de 3 de Março de 1892.

Designação da companhia — *The Beira & Mashonaland & Rodésia Railway*, sub-concessionária da Companhia de Moçambique.

Prazo da concessão — O mesmo estabelecido no contracto da concessão feito à Companhia de Moçambique.

Prazo a partir do qual o Govêrno se reserva o direito de resgatar a concessão — Depois de 25 anos contados da data do contracto definitivo celebrado com a Companhia de Moçambique.

Encargos do Estado — Nenhuns.

Largura da via — $1^{m},067$.

Extensão da linha — 339 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 339.

Designação das estações, apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilométricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Beira	..			
Dondo	..	29	29	1 de Março de 1894.
Quilómetro 40	..	40	11	
Fontesvilla	..	58	18	
Quilómetro 82	..	82	24	17 de Junho de 1895.
Bamboo Creek	..	99	17	
Silwen Hils	..	121	22	
Inchope	..	136	15	19 de Maio de 1896.
Amatongas	..	158	22	
Manangebas	..	187	29	
Gondolo	..	208	21	
Mandigos	..	232	24	
Chimoio	..	248	16	1 d'Agosto de 1897.
Quilómetro 264	..	264	16	
Vanduzi	..	272	8	
Revue	..	297	25	
Macequece	..	323	26	31 de Dezembro de 1898.
Meníni	..	339	16	

Caminho de Ferr

Via de

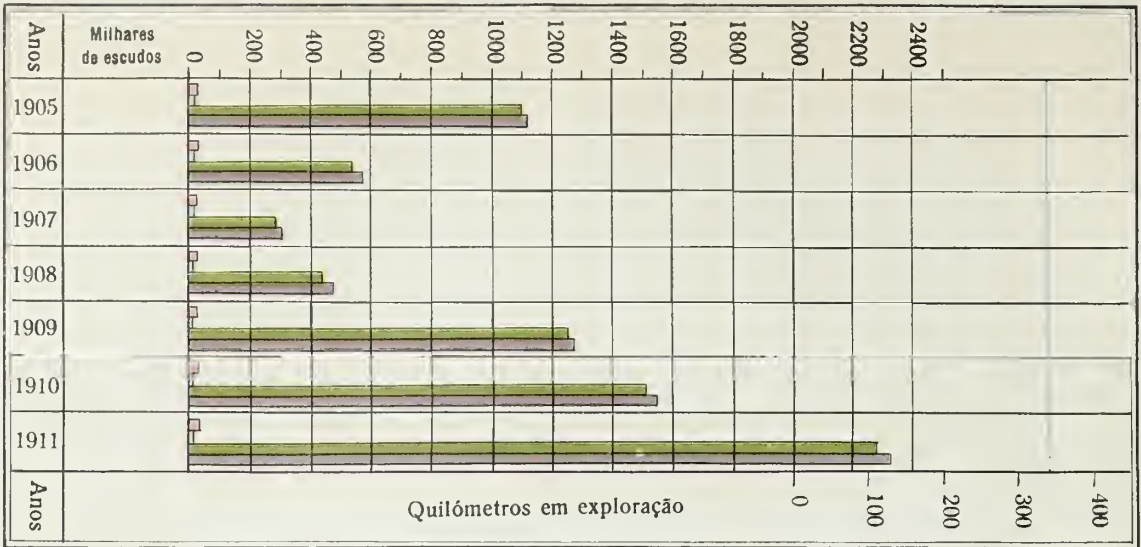
Anos	Número de quilóme-tros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1905	339	237	1:062	3:928	5:227	263	65:406	20.590$14	7.643$15
1906	339	331	1:382	5:021	6:734	235	78:595	19.125$69	7.344$20
1907	339	400	1:217	3:653	5:270	305	51:738	19.098$80	7.824$55
1908	339	474	2:132	4:360	6:966	363	63:562	20.349$05	9.282$00
1909	339	357	2:692	4:173	7:222	296	125:327	20.171$10	8.899$29
1910	339	445	2:897	5:757	9:099	291	143:982	26.483$49	10.305$66
1911	339	474	2:545	6:390	9:409	320	341:321	32.157$92	14.307$21
Soma	2:373	2:718	13:927	38:282	49:927	2:073	869:931	157.976$19	65.597$06

Observações. — Até 1904 não tem a Direcção Geral elementos, nem a Companhia, que explora toda a linha Beira-Salisbury,
data, a mesma Companhia pode indicar a nota da despesa correspondente.

da Beira

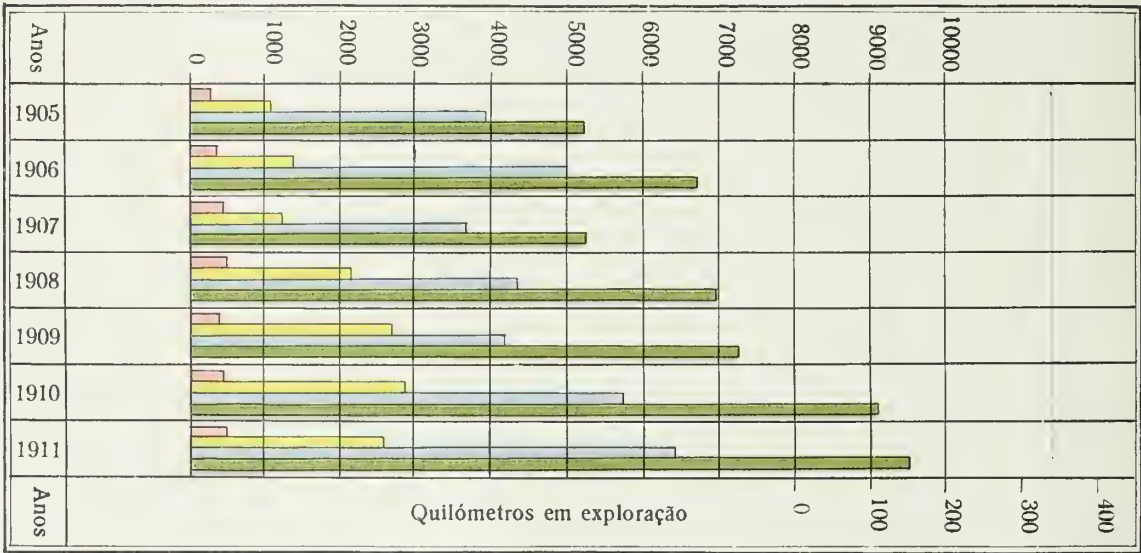
1m,067)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilométrico liquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
1:098.992$79	..	1:127.212$08	..	..	3.325$12	..	..	..
539.430$05	..	565.899$94	..	..	1.669$32	..	..	..
281.867$47	..	308.790$82	..	..	910$89	..	.	..
435.591$24	..	465.222$29	..	..	1.372$34	..	..	..
1:248.555$69	..	1:277.626$08	..	..	3.768$81	..	..	..
1:522.851$77	..	1:559.640$92	..	..	4.600$71	..	..	..
2:281.543$12	..	2:328.008$25	..	..	6.867$28	..	..	..
7:408.832$13	..	7:632.405$38	..	..	..	..	..	..

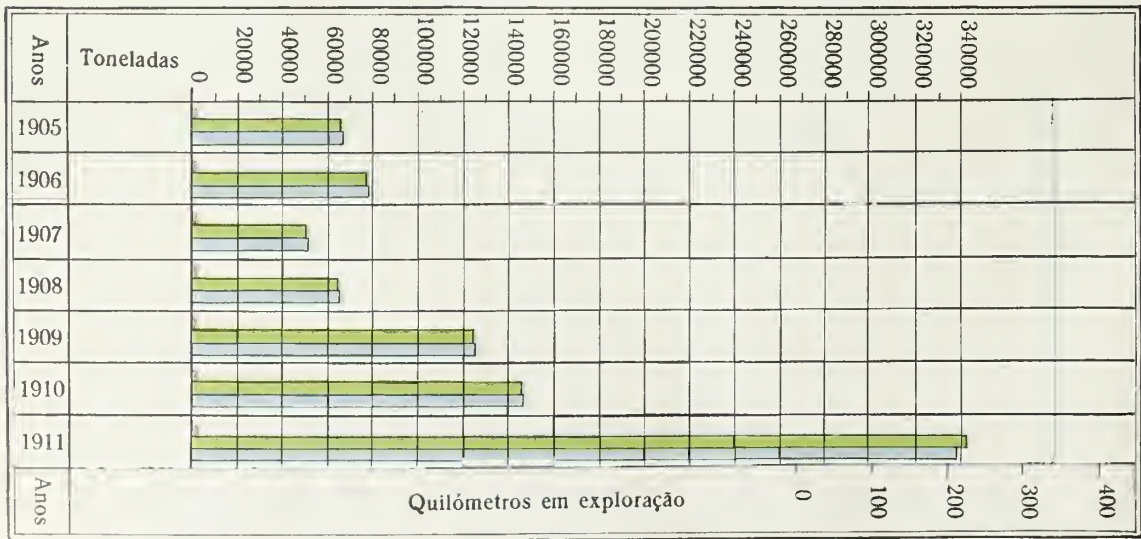
os pode fornecer, referentes ao tráfego havido sómente na parte da linha compreendida no nosso território, nem, depois dessa

CAMINHO DE FERRO DA BEIRA

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,0001 por quilómetro

Rendimento de passageiros . . . . .
Rendimento de mercadorias g. v. . .
Rendimento de mercadorias p. v. . .
Rendimento total. . . . .
} 0m,00004 por 1.000 escudos

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,0001 por quilómetro.

Número de passageiros de 1.a classe
Número de passageiros de 2.a classe
Número de passageiros de 3.a classe
Número de passageiros total. . . . .
} 0m,01 por 1000.

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração . . . . . – 0m,0001 por quilómetro

Mercadorias transportadas em g. v.
Mercadorias transportadas em p. v.
Mercadorias transportadas, total. . .
} 0m,0000003 por tonelada.

Caminho de Ferro do Lobito

AFRICA OCIDENTAL

Província de Angola

Caminho de Ferro do Lobito à fronteira

Lei orgânica — Decretos de 28 de Novembro de 1902, de 9 de Abril de 1908 e de 14 de Janeiro e 1 de Julho de 1909.

Designação da companhia — Companhia do Caminho de Ferro de Benguela.

Prazo da concessão — 99 anos a contar da data do diploma que aprova o contracto.

Prazo a partir do qual o Govêrno se reserva o direito de resgatar a concessão — Depois de passados 25 anos contados da data da conclusão da linha até à fronteira.

Participação de lucros — 10 por cento em acções liberadas da totalidade das que a companhia emitir.

Largura da via — 1m,067.

Extensão da linha — 1:293 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 360.

Quilómetros em construcção — 70.

Quilómetros a construir — 863.

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 14:606.798$62.

Custo quilométrico — 40.574$44.

Designação das estações apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilométricas — Da origem	Distâncias quilométricas — Entre estações	Data da abertura à exploração	Observações
Lobito	2			2.º semestre de 1908.	Esta parte da linha tinha provisoriamente sido aberta à exploração em Maio de 1906.
Quilómetro 6	..	6	6		
Quilómetro 11,500	..	11,5	5,5		
Catumbela	11	13	1,5		Esta parte da linha tinha provisoriamente sido aberta à exploração em Junho de 1906.
Quilómetro 19,500	..	19,5	6,5		
Benguela	4	36	16,5		
Bimbas	50	42	6		
Lengue	110	50	8		
S. Pedro	250	54	4		
Monte Sahoa	330	59	5		
Caroteva	631	83	24		
Catengue	537	122	39		
Caimbambo	738	163	41		
Cubal	907	197	34		
Chimboa	1004	231	34	7 de Outubro de 1910.	
Caconda	1250	253	22		
Babaera	1246	279	26		
Quigenge	1359	297	18		
Cuma	1435	320	23	31 de Julho de 1911.	
Lougouge	1418	345	25		
Lepy	1458	360	15		

Caminho de Ferr

Ano de

Mapa das chuvas caídas nas

(Em mil

Altitudes — Metros	Situação quilométrica	Estações	Janeiro	Fevereiro	Março
2	0	Lobito	18.9	—	—
4	36	Benguela	—	—	—
631	83	Caroteva	11.4	—	8.1
537	122	Catengue	—	—	8.6
738	163	Caimbambo	20.8	16.5	35.8
907	197	Cubal	82.8	108.7	99.5
1359	297	Quigenge	123.9	131.0	54.9
1435	320	Cuma	149.8	222.1	120.5

lo Lobito

911

stações abaixo designadas

netros)

Abril	Maio	Junho	Julho	Agosto	Setembro	Outubro	Novembro	Dezembro	Total
7.6	—	—	—	—	—	—	—	39.3	65.8
—	—	—	—	—	—	3.0	6.6	180.6	190.2
10.1	—	—	—	—	—	6.6	56.5	217.1	309.8
17.5	—	—	—	—	—	27.5	143.0	127.0	323.6
44.7	—	—	—	—	—	39.8	188.7	296.4	642.7
80.0	—	—	—	—	—	38.9	222.3	336.8	969.0
17.0	—	—	3.8	—	2.5	248.9	163.8	Sem observação	—
22.3	—	—	—	—	3.0	223.9	302.8	318.3	1362.7

Caminho de Ferr

Ano d

Mapa das temperaturas, maximas e minimas

(Em grau

Altitudes — Metros	Situação quilométrica	Estações	Janeiro		Fevereiro		Março		Abril	
			Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima
2	0	Lobito	27.6	19.8	28.6	21.3	29.2	21.9	30.0	21.2
4	36	Benguela	29.8	15.6	31.6	17.9	31.1	21.4	33.3	21.5
631	83	Caroteva	35.4	17.4	37.2	21.2	41.8	19.8	42.6	21.1
537	122	Catengue	Sem observação				37.0	14.2	37.2	14.4
738	163	Caimbambo	36.4	11.6	38.7	15.7	38.8	10.1	42.2	12.7
907	197	Cubal	36.9	13.5	36.7	15.5	37.6	16.6	38.0	14.9
1359	297	Quigenge	31.3	13.7	30.3	12.9	30.3	14.8	31.4	10.9
1435	320	Cuma	30.4	12.0	31.2	14.2	32.2	15.3	33.3	10.9

do Lobito

1911

observadas nas estações abaixo designadas

centigrados

Maio		Junho		Julho		Agosto		Setembro		Outubro		Novembro		Dezembro		Medias	
Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima	Maxima	Minima
26.6	17.9	24.8	16.1	23.0	15.2	22.1	15.3	25.0	16.9	25.7	19.3	28.8	22.5	30.5	23.5	26.82	19.26
30.9	16.3	26.6	11.6	24.0	11.5	24.6	12.2	28.1	14.2	27.7	18.3	30.9	21.5	31.6	22.3	29.16	17.03
38.4	14.0	37.6	12.7	35.1	12.9	31.6	12.2	36.2	13.1	38.3	15.5	37.9	15.7	36.1	19.2	37.36	16.26
37.7	8.9	35.9	3.1	33.9	4.4	32.4	4.8	35.3	8.1	35.3	12.2	36.2	15.5	34.0	17.9	—	—
40.3	8.1	42.6	3.1	37.7	6.3	38.4	5.4	38.5	6.6	38.9	16.6	36.5	20.2	33.6	15.5	38.50	11.36
Sem observação				39.4	5.4	37.9	5.3	40.0	9.5	39.0	14.4	37.0	16.6	32.2	16.4	—	—
37.7	7.8	29.2	4.8	29.6	5.2	32.6	8.8	33.8	9.8	37.2	12.9	34.4	10.5	32.7	11.1	31.96	10.60
32.8	9.4	33.1	4.1	31.6	5.5	34.2	4.9	32.3	4.8	33.5	7.5	31.8	13.7	30.1	15.9	32.16	9.83

Caminho de Ferr

(Via d

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1909	197	4:156	12:465	14:150	30:771	262	20:561	20.245$87	1.840$00
1910	227	5:761	13:275	19:415	38:449	250	41:774	33.584$05	3.153$38
1911	334	5:452	16:223	26:931	48:606	376	32:476	49.501$45	4.935$63
Soma	758	15:369	41:961	60:496	117:826	888	94:811	103.331$37	9.929$01

Observações.— Esta linha foi provisóriamente aberta à exploração por conta do empreiteiro da construcção, em Maio d o Cubal, quilómetro 197. Por conta da Companhia começou a exploração no 2.º semestre de 1908 até o Cubal e em 7 de Outubr

do Lobito

1m,067)

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilométrico total	Rendimento quilómetrico liquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
37.669$68	10.709$02	70.464$57	210.795$53	— 140.330$96	357$69	— 712$34	1.070$03	2,991
203.119$01	40.297$65	280.154$09	346.897$12	— 66.743$03	1.234$16	— 288$99	1.523$15	1,238
301.450$36	25.260$39	381.147$83	299.384$51	81.763$32	1.141$16	244$80	896$36	0,785
542.239$05	76.267$06	731.766$49	857.077$16	— 125.310$67	. .	. .	. .	. .

1905 até a Catumbela na extensão de 13 quilómetros, em Junho de 1906 até Benguela, na de 23 quilómetros, e em fins de 1907 até
de 1910 até o quilómetro 320.

CAMINHO DE FERRO DO LOBITO

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

CONVENÇÕES

Quilómetros em exploração . . . . . 0m,0001 por quilómetro

Rendimento de passageiros. . . . . .
Rendimento de mercadorias, g. v. .
Rendimento de mercadorias, p. v. .
Rendimentos diversos. . . . .
Rendimento total . . . .
} 0m,00025 por 1.000 escudos.

CAMINHO DE FERRO DO LOBITO

CONVENÇÕES

Rendimento desde 1 de Janeiro de 1909 até 31 de Dezembro de 1911		0m²,000003 por 1.000 escudos
Despesa, idem, idem, idem		
Deficit, idem, idem, idem		

Caminho de Ferro do Maquival

AFRICA ORIENTAL

Província de Moçambique

Caminho de Ferro de Quelimane ao Maquival

Auctorisada a sua construcção por acordão do conselho do Distrito da Zambezia de 16 d'Agosto de 1900, publicado no Boletim n.º 38 de 22 de Setembro de 1900

Designação da companhia — Companhia da Zambezia.

Encargos do Estado — Nenhuns.

Largura da via — 0m,60

Extensão da linha — 27,5 quilómetros.

Quilómetros em exploração — 27,5

Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento — 167.052$09.

Custo quilométrico — 6.065$36.

Designação das estações apeadeiros e desvios	Altitudes — Metros	Distâncias quilometricas		Data da abertura à exploração
		Da origem	Entre estações	
Quelimane	4,5	0.		Em 1901.
S. Domingos	6,5	2.	2.	
Madal	5.	9,5	7,5	
Coalane	5,8	14,5	5.	
Navilembo	5,8	20.	5,5	
Maquival	5,1	27,512	7,512	

Caminho de Ferro

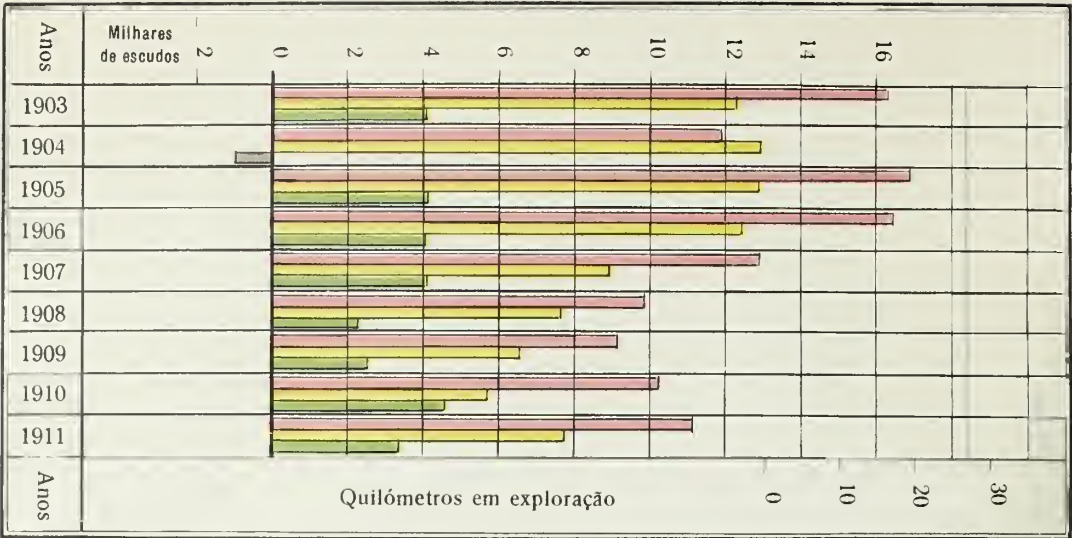
(Via de

Anos	Número de quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
1903	27,5	344	1:458	4:798	6:600	..	11:862	2.244$52	..
1904	27,5	317	1:184	7:958	9:459	..	5:269	1.889$99	..
1905	27,5	290	1:514	9:010	10:814	..	6:591	2.494$97	..
1906	27,5	346	1:965	15:579	17:890	..	5:432	3.315$77	..
1907	27,5	446	2:250	17:071	19:767	..	5:251	3.615$41	..
1908	27,5	397	1:866	17:383	19:646	..	6:378	3.057$84	..
1909	27,5	451	1:860	15:716	18:027	..	5:181	2.908$94	..
1910	27,5	603	2:241	17:009	19:853	..	5:911	3.256$54	..
1911	27,5	573	2:325	19:574	22:472	..	7:334	3.632$95	..
Soma	245,5	3:767	16:663	124:098	144:528	..	59:209	26.416$93	..

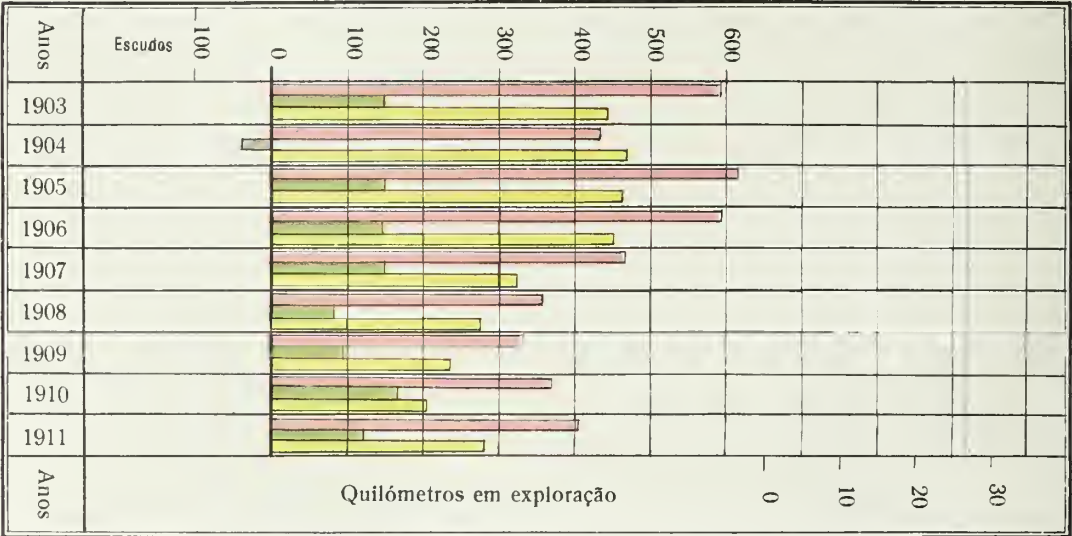
do Maquival

0m,60

Rendimentos			Despesas de exploração	Produto liquido	Rendimento quilómetrico total	Rendimento quilométrico líquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
11.166$11	2.927$35	16.337$98	12.266$30	4.071$68	593$20	147$83	445$37	0,750
7.541$14	2.499$16	11.930$29	12.933$21	— 1.002$92	433$17	— 36$41	469$58	1,084
11.769$65	2.648$02	16.912$64	12.844$70	4.067$94	614$07	147$70	466$37	0,758
11.287$02	1.812$89	16.415$68	12.413$53	4.002$15	596$02	145$31	450$71	0,756
8.013$03	1.273$87	12.902$31	8.872$75	4.029$56	468$46	146$31	322$15	0,687
5.573$69	1.205$94	9.837$47	7.609$45	2.228$02	357$18	80$89	276$29	0,773
4.123$84	2.083$82	9.116$60	6.574$89	2.541$71	331$01	92$29	238$72	0,721
5.089$48	1.861$90	10.207$92	5.657$57	4.550$35	370$63	165$21	205$42	0,554
5.828$94	1.648$63	11.110$52	7.762$93	3.347$59	403$40	121$54	281$86	0,698
70.392$90	17.961$58	114.771$41	86.935$33	27.836$08	..	..	..	..

CAMINHO DE FERRO DO MAQUIVAL

CONVENÇÕES

- Quilómetros em exploração – 0m,001 por quilómetro
- Rendimento total
- Despesas de exploração
- Saldo
- *Deficit*

(0m,005 por 1.000 escudos)

CONVENÇÕES

- Quilómetros em exploração — 0m,001 por quilómetro
- Rendimento quilométrico total
- Rendimento quilométrico líquido (positivo)
- Rendimento quilométrico líquido (negativo)
- Despesas de exploração por quilómetro

(0m,0001 por 1 escudo)

CONVENÇÕES

- Quilómetros em exploração — 0m,001 por quilómetro
- Rendimento de passageiros
- Rendimento de mercadorias
- Rendimentos diversos
- Rendimento total

(0m,005 por 1.000 escudos.)

CAMINHO DE FERRO DO MAQUIVAL

III

Resumo Estatistico

DE TODOS OS

Caminhos de Ferro das Colónias Portuguesas

NO

Ano de 1911

Esclarecimentos geraes

Resumo estatistico de todos os Caminhos de Ferro das Colónias Portuguesas no ano de 1911

Esclarecimentos geraes

Designação das linhas ferreas e por quem exploradas	Despesa feita com a construção e primeiro estabelecimento	Custo quilométrico	EXTENSÃO			Largura da via	Numero das estações, apeadeiros ou desvios
			Em exploração	Em construção	A construir		
			Quilóm.^os^	Quilóm.^os^	Quilóm.^os^	Metros	
Exploradas pelo Estado							
De Lourenço Marques à fronteira	..	..	89	..	..	1,067	10
De Mossamedes ao Lubango	1:841.854$37	10.771$08	147	37	65	0,60	12
Do Lueala a Malange	2:665.861$27	19.041$67	140	..	..	1,0	6
De Lourenço Marques à Suazilândia	1:845.436$71	25.992$07	65	10	6	1,067	7
Do Chai-Chai a Manjacaze	205.695$31	6.049$86	34	18	..	0,75	4
Total	..	..	475	65	71		39
Exploradas por Companhias							
De Mormugão à fronteira	..	..	82	..	..	1,	13
De Loanda ao Lueala	12:459.342$85	34.228$96	364	..	..	1,	22
Da Beira a Menini	..	..	339	..	..	1,067	18
Do Lobito à fronteira	14:606.798$62	40.574$44	360	70	863	1,067	21
De Quelimane ao Maquival	167.052$09	6.065$36	27,5	..	..	0,60	6
Total	..	..	1:172,5	70	863		80
Total geral			1:647,5	135	934		119
			2:716,5				

Movimento do trafego e resultados financeiros da exploração

Resumo estatistico de todos os Caminhos d

Movimento do trafego e resultado

Designação das linhas ferreas e por quem exploradas	Media dos quilómetros explorados	Número de passageiros				Mercadorias — Número de toneladas			
		1.ª classe	2.ª classe	3.ª classe	Total	Grande velocidade	Pequena velocidade	Passageiros	Grande velocidade
Exploradas pelo Estado									
De L. Marques à fronteira .	89	8:215	21:321	133:934	163:470	555	600:707	165.431$29	17.041$11
De Mossamedes ao Lubango	147	1:305	3:397	8:637	13:339	48	3:454	6.726$69	1.036$26
Do Lucala a Malange . .	140	255	642	6:850	7:747	130	4:322	10.031$92	1.522$51
De L. Marques à Suazilândia	65	429	3:282	1:972	5:683	207	1:023	4.372$76	1.396$82
Do Chai-Chai a Manjacaze .	19	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Total	460	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .
Exploradas por Companhias									
De Mormugão à fronteira .	82	2:641	15:535	320:001	338:177	1:029	357:349	35.462$16	4.477$69
De Loanda ao Lucala . .	364	602	1:179	22:879	24:660	894	20:799	36.917$10	5.882$65
Da Beira a Menini . . .	339	474	2:545	6:390	9:409	320	341:321	32.157$92	14.307$21
Do Lobito à fronteira . . .	334	5:452	16:223	26:931	48:606	376	32:476	49.501$45	4.935$63
De Quelimane ao Maquival .	27,5	573	2:325	19:574	22:472	. .	7:334	3.632$95	. .
Total	1:146,5	9:742	37:807	395:775	443:324	1:619	759:279	157.671$58	29.603$18
Total geral . . .	1:606,5	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .	. .

Ferro das Colónias Portuguesas no ano de 1911

financeiros da exploração

Rendimentos			Despesas da exploração	Produto liquido	Rendimento quilométrico total	Rendimento quilómetrico liquido	Despesas de exploração por quilómetro	Relação entre a despesa e a receita do tráfego
Pequena velocidade	Diversos	Total do tráfego						
1:308.738$03	27.070$82	1:518.281$25	. .	. .	17.059$34	. .	. .	. .
25.765$57	844$20	34.372$72	66.774$71	— 32.401$99	233$83	— 220$42	454$25	1,943
40.464$87	2.361$26	54.380$56	82.106$89	— 27.726$33	388$43	— 198$04	586$47	1,509
2.663$99	1.214$59	9.648$16	. .	. .	148$43	. .	. .	. .
. .	. .	7.068$03	. .	. .	372$00	. .	. .	. .
. .	. .	1:623.750$72	. .	. .	3.259$89	. .	. .	. .
288.736$76	9.782$03	338.458$64	193.627$90	144.830$74	4.127$54	1.766$23	2.361$31	0,572
271.952$24	5.473$74	320.225$73	374.351$62	— 54.125$88	879$74	— 148$69	1.028$43	1,169
2:281.543$12	. .	2:328.008$25	. .	. .	6.867$28	. .	. .	. .
301.450$36	25.260$38	381.147$83	299.384$51	81.763$32	1.141$16	244$80	896$36	0,785
5.828$94	1.648$63	11.110$52	7.762$93	3.347$59	403$40	121$54	281$86	0,698
3:149.511$42	42.164$79	3:378.950$97	. .	. .	2.947$22	. .	. .	. .
. .	. .	5:002.701$69	. .	. .	3.114$04	. .	. .	. .

IV

Mapas

DA

Africa do Sul e da India

MINISTERIO DAS COLONIAS
4.ª REPARTIÇÃO
DA DIRECÇÃO GERAL DAS COLONIAS
MAPPA DA REDE GERAL
DOS CAMINHOS DE FERRO
DA AFRICA DO SUL
1911
Convenções
Linha ferrea em exploração
Linha ferrea em construcção
Linha ferrea em projecto
Limite de territorio
Territorio Portuguez
Escala Gráfica
KAMERUN
RIO MUNI
CONGO FRANCEZ
CONGO BELGA
TERRITORIO INGLEZ
TERRITORIO ALLEMÃO
ANGOLA
RHODESIA
MOÇAMBIQUE
TERRITORIO ALLEMÃO
BECHUANALAND
TRANSVAAL
NATAL
ORANGE
CABO
MADAGASCAR
OCEANO ATLANTICO
CANAL DE MOÇAMBIQUE
LOANDA
BENGUELLA
MOSSAMEDES
SWAKOPMOND
WALFISH BAY
LUDERITZ BAY
CAPE TOWN
PORT ELIZABETH
EAST LONDON
DURBAN
LOURENÇO MARQUES
INHAMBANE
BEIRA
SOFALA
QUELIMANE
MOÇAMBIQUE
PRETORIA
BLOEMFONTEIN
Lith. Mala - Lisboa

ÍNDIA PORTUGUESA